Drive on the edge

auto sport 2019年8月23日号（隔週金曜日発売） 2019年8月2日発売 第56巻第16号 通巻1512号
No.1512
オートスポーツ 2019 8/23号

auto sport

濃密スクープ 2019
Scoop

真相究明
レース界でささやかれる
真夏のミステリー

F1未来予想&"妄想"
次期ヤリスWRC捕捉

GT500に新チーム参入
GT500シート争奪戦
SFへ欧州から"第2波"
全日本F3消滅危機



GT500後半戦プレビュー
STOP the LEXUS
ニッサン、ホンダの逆襲

as的 2019鈴鹿10時間プレビュー
勝手に"ワークス度"判定

[SFの未来を真面目に考える]
「速い」は正義か?

5問10答 パラレルインタビュー 山本尚貴×ジェンソン・バトン

世界初公開 GT500全チーム給油時間

超波乱 F1ドイツGP
レッドブル・ホンダ 今季2勝目


SAN-EI
CORPORATION

Scoop

濃密スクープ2019

真/相/究/明/

レース界でささやかれる
真夏のミステリー

SUPER GT
SUPER FORMULA
FORMULA 1
FORMULA 3
FORMULA 4
WRC

GT500に黒船来襲

6台体制は継続？ スープラ復活の1台に新チームが参戦

Text : auto sport
Illustration : 加藤浩哉（Hiroya Kato）
Photo : 平田 勝（Masaru Hirata）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）
Blancpain GT Series



今季、スーパーGTのパドックを歩いていると、関係者のあいだで頻繁にささやかれている噂がある。それは「来年のGT500に外国籍のチームが殴り込みをかけてくる」というものだ。

じつはこの噂は、昨年の11月30日発売号の本誌（№1495）でもすでに報じているもので、その正体はずばり「KCMG」と思われる。

KCMGとは『KCモーターグループ株式会社』の略称名で、香港に本社を構える企業だ。その活動の場はアジア太平洋地域を超えて、世界耐久選手権（WEC）や世界ツーリングカーカップ（WTCR）、インターコンチネンタルGTチャレンジ（IGTC）など多岐に渡っている。日本国内でも、もはやおなじみの存在で、現在は小林可夢偉を擁してスーパーフォーミュラ（SF）を戦うほか、スーパー耐久や今年から始まったTCRジャパン（TCRJ）にも参戦している。これだけさまざまなカテゴリーを戦っていながら、スーパーGTの現場でその姿を見ないことのほうが不自然でもあった。

そこで本誌がKCMGのポール・イップ代表を直撃すると、驚くほど明確にGT500への思いを明かした。

「ご存じのとおり我々は世界中のレースを戦っています。じつは意外に知られていないことですが（本社は香港でも）KCMGのモータースポーツ活動に関する中枢はここ（日本）にあります。ヘッドクォーターを日本に持っている以上、やはり日本の最高峰に挑みたいというのは自然な流れでしょう」

イップ代表はスーパーGTへの参戦意思を隠さず、さらにGT500に出場する難しさもすでに理解していた。

「GT300に出ようとした場合、限られた枠の参戦権を得なければなりません。GT500になるとそのハードルはさらに上がり、大前提として自動車メーカーとの結びつきが欠かせません。ただ、私たちはそこ（GT500）に出ることをあきらめていませんし、出られることを願っています」

GT500は、来年からDTMと統一されたクラス1規則にもとづいて行なわれ、いままで以上に世界との距離が近くなる。すでに世界を舞台に戦っているKCMGがスーパーGTに殴り込みをかけてくるには、絶好のタイミングと言えるだろう。

もし、この計画が実現した場合、彼らがタッグを組むメーカーは、ずばりトヨタが濃厚だ。KCMGが〝世界に開かれたクラス1仕様スープラ〟を走らせることは、これまでの彼らの活動実績から見て自然な流れであり、またベース車が切り替わる節目のタイミングというのも悪くない。トヨタ側の視点に立てば、世界戦略車であるスープ

ラを、グローバルに活動するKCMGのようなチームで走らせることにもメリットがあり、双方の思惑は一致する。ただし、疑問も残る。現在、GT500を戦うレクサス陣営はトムスの2台、セルモ、サード、チームルマン、バンドウという実力・実績を兼ね備えた6台体制を敷いているが、本誌がつかんでいる情報では来季の参戦台数も今季と同じ6台。つまり、KCMGがトヨタ陣営に加わった場合、トムスが1台体制とならない限り、どこかのチームと入れ替わるかたちになるわけだ。

　では、どのチームがトヨタ陣営から外れるのか？　選定は決して単純なものではないはずだが、検討要素のひとつには成績もあるだろう。昨年、唯一ヨコハマタイヤを履くバンドウを除き、ブリヂストン勢のシリーズ最下位はルマンだった。この結果だけをドライに見れば6号車が対象となり得るわけだが、今季に目を移すと第4戦終了時点でポイントリーダーにつけている。仮にルマンがこのまま今季を制した場合、来季のトヨタ陣営から王者が外れるとは、いくら何でも考えづらい。

　この"ミステリーの結末"を知るためには、まだまだ継続的に状況を見守る必要がある。そして、ひとつ言えることは、レクサス陣営内の生き残りをかけた戦いはシーズン終盤、より激しさを増していくということだ。


T.Ogasawara


Blancpain GT Series


M.Hirata

さまざまなレースで活躍中

SFではトヨタエンジンを搭載し小林可夢偉がドライブしているKCMGだが、ツーリングカーレースではニッサンGT - RでIGTCを戦い、先日のスパ24時間レースでは松田次生、千代勝正らがステアリングを握りクラッシュもあったが、雨のレースを戦いきった。さらにホンダ・シビックタイプRでは今シーズンから始まったTCRJを戦っている。来季、GT500に殴り込みをけてくるならば、本誌はスープラが濃厚であると予想する。

H.Kato



若手の流出を食い止めたいニッサン
「マイナス2」を埋めたいレクサス
ホンダは「ワンミス」が命取り

SUPER GT



シート争いの導火線

Text：auto sport
Photo：草皆茂則（Shigenori Kusakai）／吉田成信（Shigenobu Yoshida）
小笠原貴士（Takashi Ogasawara）


T.Ogasawara
S.Yoshida
S.Yoshida

今シーズンもまだ折り返し地点を過ぎたばかりだというのに、来季GT500のシート争いが何やらざわついている。異例とも言える早いタイミングで、なぜこれほど騒々しいのだろうか。じつは、その震源はトヨタ陣営にある。彼らはいま、来季のドライバー確保に躍起になっているのだ。

GTAは7月26日に2020年のスーパーGT開催日程を発表した。例年は5月と8月の年2回行なわれている富士スピードウェイのレースが、来年は東京オリンピックの自転車競技会場として使用される影響で一戦だけの開催となる。また、マレーシア・セパンが久々にシリーズの一戦に組み込まれていることは大方の予想どおりだ。

話を戻すとトヨタ陣営が頭を悩ませているのは、このカレンダーが原因なのである。ご存じのとおりトヨタは世界耐久選手権（WEC）LMP1に中嶋一貴と小林可夢偉を送り込んでいる。彼らふたりに加えて、来季は山下健太がWECのLMP2にフル参戦することが明らかになった。WECのカレンダーは19／20シーズンまでが発表されており、現時点で20／21シーズンはアナウンスされていない。そのため不確定な情報ではあるのだが一説によると「スーパーGTとWECのスケジュールが例年以上にバッティングしている」と言われているのである。ある関係者は「4戦も被っている」というが、その点に関しては定かではない。ただ、いずれにしても両レースのスケジュールが重なっていたとしたらトヨタにとっては大問題である。

例年であれば、GWの風物詩とも言えるスーパーGT富士大会とWECスパ・フランコルシャンがバッティングしていたため（厳密に言えば日程は異なっても、事実上掛け持ちできないスケジュール）そこでは代役が立てられてきた。昨年は一貴に代わってジェームス・ロシターが、可夢偉の代わりに坪井翔がステアリングを握り、今年は一貴の代わりに宮田莉朋が走った。タイトル争いを考えると、年間をとおしてレギュラードライバーで戦い抜きたいところだが止むを得ない対応だった。ただ、その欠席が1戦ならまだしも2戦以上になると話は変わる。いまのGT500は代役がスポット参戦でいきなり戦えるほど甘くはなく、またチームメイトのモチベーションにも影響をおよぼしかねない。しかも来年、欠席



2020 RACE CALENDAR SUPER GT／SUPER FORMULA／FIA World Endurance Championship

SUPER GT ※暫定

Rd.1	4月11 - 12日	岡山国際サーキット
Rd.2	5月3 - 4日	富士スピードウェイ
Rd.3	5月30 - 31日	鈴鹿サーキット
Rd.4	調整中	チャン・インターナショナル・サーキット(タイ)
Rd.5	調整中	セパン・インターナショナル・サーキット(マレーシア)
Rd.6	9月12 - 13日	スポーツランドSUGO
Rd.7	10月24 - 25日	オートポリス
Rd.8	11月7 - 8日	ツインリンクもてぎ

SUPER FORMULA ※暫定

Rd.1	4月4 - 5日	富士スピードウェイ
Rd.2	4月25 - 26日	鈴鹿サーキット
Rd.3	5月16 - 17日	オートポリス
Rd.4	6月20 - 21日	スポーツランドSUGO
Rd.5	8月29 - 30日	ツインリンクもてぎ
Rd.6	9月26 - 27日	岡山国際サーキット
Rd.7	10月31日 - 11月1日	鈴鹿サーキット

WEC 2019-2020

Rd.1	2019年8月31日 - 9月1日	シルバーストン
Rd.2	2019年10月5 - 6日	富士
Rd.3	2019年11月9 - 10日	上海
Rd.4	2019年12月13 - 14日	バーレーン
Rd.5	2020年1月31日 - 2月1日	サンパウロ
Rd.6	2020年3月19 - 20日	セブリング
Rd.7	2020年5月1 - 2日	スパ・フランコルシャン
Rd.8	2020年6月13-14日	ル・マン24時間

上記は、現時点で分かっている日程であり、ここから変更される可能性もある。GTとWECの日程がかぶるのは例年のことだが来年はこれまでと状況が違う。WECのカレンダーが19/20シーズンまでのため、2020年後半の日程が現時点では不明であるが例年の傾向に当てはめるとGT最終戦もてぎとWECの上海ラウンドが重なる可能性も高い。さらにル・マン24時間の１週間前に行なわれるテストデイは、GT第３戦と重なる。おそらく２戦以上のバッティングは避けられないだろう。

となるのは「ベテラン一貴」と「いま、もっとも勢いに乗る山下」の2名。当然のことながら可夢偉が代役を務めることもできず、トヨタ陣営としては「手痛いマイナス2」の補充を考えなければならなくなるわけだ。順当にいけば、そのうちのひとりは宮田だろうが、あとひとりが浮かばず、その対応に頭を悩ませている。

そこで白羽の矢が立っているのが、今年から日本で活動し、その評価がうなぎのぼりのサッシャ・フェネストラズ。今季のフェネストラズは全日本F3をB・Maxで、GT300をKONDOレーシングで走っていることから、そのままニッサン系でのステップアップが自然な流れと考えられる。ところが、当の本人は自らの目標を「F1が第一希望」と明言し、それがかなわない場合に限り「日本でスーパーフォーミュラ（SF）とGT500を戦いたい」と明かしている。もし、順当な流れでニッサン陣営のGT500に乗るとSF参戦はほぼ不可能となり、彼の希望はかなわない。そのためフェネストラズ自身が来季のシートをトヨタやホンダに求めたとしても何ら不思議ではない。そして、その事情を知ったトヨタが「手痛いマイナス2」を埋めるため、SFのシートをチラつかせつつフェネストラズ獲得に向けて動いていると思われる。

ニッサンにとってみれば才能あふれる若手を、何とか自陣営に食い止めておきたいところだが、残念ながら対抗し得る切り札がない。つまり、フェネストラズがトヨタ入りする可能性は極めて高いと言えるだろう。

ホンダ陣営はトヨタ、ニッサンとは事情が異なる。今季のホンダは開幕戦の岡山といい、直近のタイといい（不可抗力があったにせよ）同士討ちにより大量のポイントを獲り逃した。そのクラッシュに関わっていたケーヒンの塚越広大やモチュール無限の中嶋大祐の動向が何より気がかり。

また、今季はNSX勢のなかで「もっともタイトルに近い」と言われていた本命のARTAながら、伊沢拓也の手痛いミスも目立っている。第2戦富士ではSC中のスピンでドライブスルーペナルティを、第4戦タイでは決勝2周目に7番手を走行していながら痛恨の単独スピンを喫した。4戦中2度におよぶ致命的なミスをホンダ陣営がどう判断するか。

その一方で、近年の同陣営は若手の成長が著しい。牧野任祐と福住仁嶺はSFでの走りを見る限り、NSX×ブリヂストンのパッケージであれば、いますぐにでもタイトル争いを演じられそうな勢いだ。また、今季F2を戦う松下信治が、夢叶わずに来年から国内に復帰する可能性もゼロではない。つまり、来季に向けたホンダ陣営はベテランと若手の入れ替えに頭を悩ませそうだが、若手らの年間ランキングがはっきりしない限り、最終的な判断を下せないもどかしさがある。

いまの時点では、どのメーカーもまだ調査・検討段階であることに間違いないが、導火線には火がついた。そこで導かれた結論は秋口にかけて徐々に現実味を帯びてくるはずだ。



ヨーロピアンウェーブ第2波 2020年に到達か

カーリンがエンジン付でSFに!?

Text：サム・コリンズ（Sam Collins）
Translation：神田美穂（Miho Kanda）
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）
森山俊一（Toshikazu Moriyama）／BMW／GP3

SUPER FORMULA

「スーパーフォーミュラ（SF）って何?」

これは今年の6月のとある日、YouTubeに最も多く寄せられた質問のひとつだ。今季第3戦SUGOの予選で、山本尚貴が前人未到の1分3秒台に突入し、コースレコードを更新した映像が投稿されると、またたく間に世界中で16万人がこれを視聴した。視聴者の多くが、極東の地のシングルシーターシリーズについて聞いたこともなかったようで、もっと詳しく知りたがったのだ。

近年、ストフェル・バンドーンやピエール・ガスリーといった外国人ドライバーにとどまらず、新たなチームまでも勧誘するため、日本レースプロモーション（JRP）は現在、海外に向けて精力的にシリーズのPR活動を行なっている。

先述の外国人ドライバー2名はF1候補生だったということもあり、日本国外におけるSFの知名度向上に大きく貢献。さらに、ダン・ティクトゥムを襲った突然のシート喪失劇により、最近はさらに注目度が高まっている。今シーズン、すでにドイツのチームであるモトパーク・アカデミーがB・Maxと組んで参戦を果たしたことで、ヨーロッパのチームは真剣にこのシリーズへ関心を寄せはじめている。

まだ表立った話にはなっていないものの、イギリスのシングルシーター・スペシャリストであるカーリンが、早ければ2020年にもSF参戦を考えているようだ。同チームはインディカー・シリーズで2台をエントリーさせていることからも分かるとおり、ヨーロッパ圏以外での活動を拡大していく方針であることは明らかだ。実際、今季はすでにOIRC チーム YTB バイ カーリンとして全日本F3選手権に参戦しており、日本のモータースポーツシーンの本格的な調査を開始している。

SFのグリッドはすでに現状の20台で上限いっぱいになっているという話もある。しかしカーリンには、〝現存チームとのコラボレーション〟という手段が残されていることを忘れてはならない。そして、そうすることでシリーズ参戦が可能であるという前例は、すでに同じヨーロッパの強豪、モトパークが作っているのだ。

GP3

『OIRC Team YTB by Carlin』というチーム名は、『B-Max Racing with motopark』よりも影響力を持っていそうな響きだ。ピットには英国から派遣されたスタッフがおり、今季は片山義章が待望の初優勝を収めるなど、すでに一定の成果を挙げている。

T.Moriyama

M.Hirata

カーリンがSFに参入するとしたら、トヨタとホンダ、どちらのエンジンを採用するのかは当然気になるところだが、そのいずれでもなさそうだ。

DTMがようやく、今季からクラス1規定を採用したことで、BMW、アウディ、そしてAMGが2ℓ直列4気筒直噴ターボ、つまりNREを製作した。ご存じのとおり、これは簡単にSFに転用することができる。さらに、アウディとBMWは日本における存在感を強めたいとの意向を持っている。とくに、BMWは可能な限り多くのシリーズにレースカー、およびレーシングエンジンを投入し、これまで資金を投じてきた財産を最大限に活用することを目指しているのだ。たとえSFに参入するのがプライベートチームとなったとしても、BMWはエンジンサプライヤーとなるだけで、目標が達成できることになる。

一方、フォルクスワーゲングループのディーゼルゲートの影響により財政面が安定していないとはいえ、同様の理由でアウディのSF参入も充分にありうることだ。また、AMGエンジンが、日本での知名度向上を狙っているアストンマーティンブランドとして来日する可能性だってある。

DTMに参戦するメーカーにとってSFが魅力的である理由は、このシリーズの知名度が世界規模で高まっているだけでなく、同時にJRPが日本国外でのレース開催を検討しているという噂もあるように、日本国外での展開に前向きな姿勢を示しているためだ。

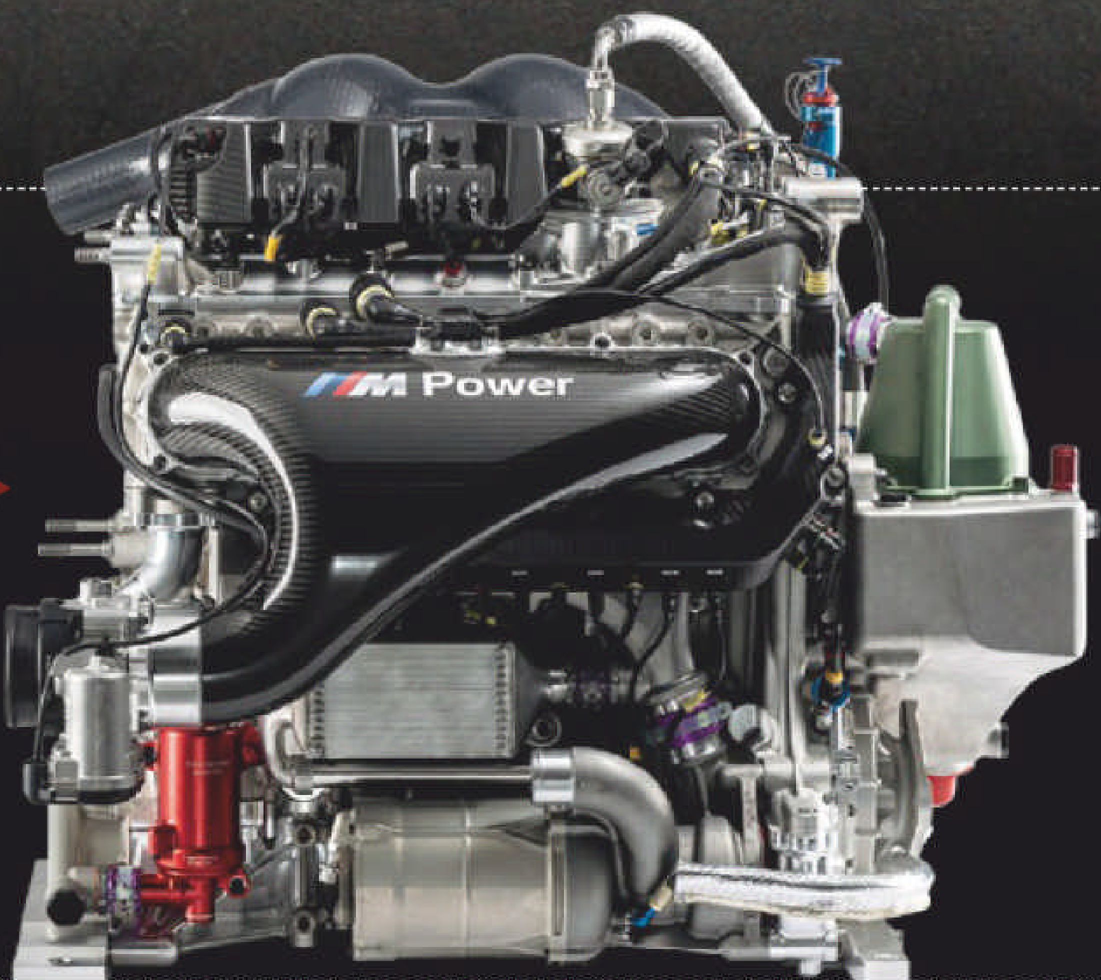
日本のハコ車最高峰であるスーパーGTにならい、タイやマレーシアでのラウンドを企画することは可能であると言えよう。それ以外のアジア地域には、たとえば中国で言えば上海や寧波、韓国で言えばかつてF1を開催した霊岩といった高水準なサーキットが存在しており、SF開催は可能だろう。

インドにもかつてF1が行なわれたグレード1規格サーキットがあるため、SFにとっては国外ラウンド開催候補地と言えるだろう。実際に国外戦がカレンダーに組み込まれるには、それ相応のパートナーを見つける必要があるが、すでに同国の大企業であるタタがシリーズに関わっている。

近い将来、SFはますます国際的な知名度を上げ、存在感の強いシリーズになっていくだろう。そして、「SFって何？」と尋ねるファンも、加速度的に増加していくに違いない。

AMG製NREがアストンマーティンブランドとして来日する可能性もある

昨季までは4ℓ V8自然吸気エンジンを採用していたDTMは今季、ついにスーパーGT GT500クラスと同じ2ℓ直4ターボにスイッチ。かの地ではハイブリッド化の話も持ち上がっているようで、いまひとつ足並みが揃いきっていないように見える。もしやこの流れでGTとSFもハイブリッド化されるのか？



BMW

濃密スクープ Scoop 4 2019

消滅危機!!

混走案取り下げで 2020年問題は決着か?

２０２０年、国内ジュニアフォーミュラ界は大きく変動することになりそうだ。

すでに本誌では、全日本Ｆ３選手権を運営している日本フォーミュラスリー協会（以下協会）が、来シーズンに向け、〝基本的には現在のＦ３規定を引きつぐ新シリーズ〟、『仮称・スーパーフォーミュラ・ライツ（ＳＦＬ）』の設立を検討しているとレポートした。これはすなわち、ジャン・トッドが率いる国際自動車連盟（ＦＩＡ）が制定した新しいＦ３規定とは異なる、独自のジュニアフォーミュラシリーズを運営していく方向へ動き出したことを意味している。

この結果、１９７９年から開催され、41年もの永きにわたって多くの若手ドライバーを育てるとともに、レースの本場であるヨーロッパへの窓口として機能してきた『全日本Ｆ３』の歴史が、今年限りで途切れることとなる。

これまでもＦＩＡは、Ｆ３の車両規定を繰り返し見直してきており、全日本Ｆ３もそれに従って運営され続けてきた。ところが今回、ＦＩＡはＦ３の車両規定だけでなく、競技体系までも改変。Ｆ３というカテゴリーをＦ２の直下に置かれるインターナショナルＦ３（Ｆ３Ｉ）と、その下の地域選手権であるリージョナルＦ３（Ｆ３Ｒ）に分割、つまり２階建ての構造としたのだ。実際にそれぞれの国や地域で行なわれるシリーズをＦ３Ｒ選手権とし、昨季までのＧＰ３シリーズを傘下に収め、Ｆ３Ｉに当たるＦＩＡ　Ｆ３選手権として再スタートさせた。

このＦ３規定の見直しだが、当初はその節目は19年いっぱいとなる予定であった。しかしＦＩＡはそれを待たず、Ｆ３アジアン選手権やフォーミュラ・リージョナル・ヨーロピアン選手権といったＦ３Ｒシリーズをすでに公認している。

旧来のＦ３規定そのものは当初の予定どおり、ＦＩＡ公認規定として19年限りまで生き残っているため、今年の全日本Ｆ３は旧規定に則るシリーズとして開催された。そもそも、国内のＦ３チームは今年いっぱいまでは旧規定シャシーでレースを行なう計画で資金を投下し、機材などの準備を整えてきたのだから、当然の成り行きである。

だが、これにより『Ｆ３』と名のつくＦＩＡ公認レースが新旧合わせて３とおりも存在することに。日本だけでなく、世界的な混乱が起きることとなったのだ。

では、来季に向けて協会はＦＩＡに従ってＦ３Ｒ規定導入に向け動き出すかというと、そうではなかった。

というのもこれまで国内レース界にとって旧Ｆ３は世界共通規定として、極東の島国を世界と繋ぐ〝世界標準インターフェース〟として機能してきた。それに対し、新しいＦ３Ｒは必ずしも他のＦ３Ｒレースと車両などの互換性が成立するものではない。

そのうえ、ＦＩＡがＦ３ＲからＦ３Ｉ、そしてＦ２からＦ１というヒエラルキーを整備したのはいいが、日本にはＦ２より高性能なスーパーフォーミュラ（ＳＦ）がシリーズとして成立しているのだ。旧Ｆ３に比べ鈍重なＦ３

F3 Asian Championship

F3 Japanese Championship Certified by FIA **DOME F111/3**

上記の英字は、日本国内でF3Rシリーズが発足した際の英語名を編集部が予想したもの。F3アジアン選手権の命名法則に沿っているが、欧州シリーズのように『フォーミュラ・リージョナル』という名称になる可能性もありそうだ。



DOME

Rは、SFとのパフォーマンス差が大きすぎて、ステップアップを考えたときに、両カテゴリーの純粋なスピードの差が大きすぎるのではないかという懸念が浮上したからだ。

実はヨーロッパでも、ステップアップの段階を増やしたことで、結果的にコスト増を招いた新F3を、"FIAによる収奪システム"と見なし、距離を置く動きが生じている。今年、かの地の若手と有力チームがわざわざ全日本F3に参戦してきたのは、"旧F3規定から直接SF"という経路に彼らが魅力を感じたためだ。

ふたつの"F3"が両立するが……

こうした状況を鑑み、協会は来季のシリーズをどのような形で開催するか検討。その結果、旧F3規定を引きつぐ形態で、日本独自のシリーズを運営することを決定した模様だ。

FIAは旧F3規定の公認を今年いっぱいで打ち切るので、シリーズは『F3』を名乗ることはできず、新しい名称で呼ばれることになる。

現時点で囁かれているSFLという仮称からは、協会がシリーズをどのような位置づけにしようとしているのかがうかがえる。前回報じた時点では、出走台数を確保するために"F3R規定の車両も受け入れ、混走にする"という離れ業も検討されていたが、7月上旬の時点でその案の採用は見送られることになったという。

SFL開催へ向けて事態は一歩進んだように見えるが、前回のレポートでも指摘したように、FIA路線からの離反やコスト抑制、旧F3規定の独自運用など、新シリーズが抱える課題は少なくない。そもそも、現時点ではどれだけのチームがエントリーするかも定かではない。

また、SFLを取り巻く状況も変化しつつある。実は、協会が開催するSFLとは別に、まったく新たなF3Rシリーズが立ち上がる方向で動き出しているらしいのだ。

噂によれば、新しい運営団体が組織され、すでに童夢が開発着手を発表している『F111/3』と、アルファロメオ製直列4気筒ターボエンジンを採用し、FIA公認のワンメイクシリーズとして来シーズンからの開催を目指しているというのだ。

こうなると事態はねじれ、複雑になる。SFLとF3R、ふたつのシリーズの間でエントラントの取り合いも起きかねないうえに、これまで全日本F3を運営していた協会が、旧F3を引きついで立ち上げるSFLとは別に、FIA公認の『F3』シリーズが生まれる。そのとき、JAFがどちらのシリーズに『全日本』のタイトルを賦与することになるのか。これまで協会が積み重ねてきた実績を考えれば、SFLが全日本を名乗るのが順当だが、ではJAFは、FIA準拠のF3Rシリーズをどのように位置づけるのか。

そもそもオリンピック開催年の来季はレースカレンダーが大混乱に陥りそうな気配だ。果たして旧F3を引きつぐSFLと新しいF3Rが、国内レース界でどういう着地を見せるのか。事態の推移を見守りたい。

TOYOTA

全日本F3

Text：大串 信（Makoto Ogushi）
Photo：Dallara／F3 Asian Championship
TOYOTA／童夢



Dallara

SUPER FORMULA LIGHTS Dallara 320

現在はあくまでも仮称ではあるものの、『スーパーフォーミュラ・ライツ』という名称は、そのシリーズの立場をよく表している。ダラーラ320は、同社の旧F3シャシーからアップデートできることを考えれば、今後は外国籍チームの参入が増えても不思議ではない。

ロータスF1が復帰する

中国企業の吉利が、所有しているロータスのブランドで参入してくるという情報が現在有力視されている。言わずものがな、かつて数々の栄光を享受してきたロータスがF1に復帰するとすれば大きな話題になることは間違いない。吉利は数年前にもF3やF1のプロジェクトに携わっていたが、そのときは何も進展しなかった。今回は2度目のチャレンジを実行に移そうとしているのかもしれない。

仮にロータスの復帰が実現するとなれば、そのパワーユニットは現時点でスペアが余っているルノー製になることでほぼ間違いなさそうだ。



Sutton

チーム・ロータス、ケータハムF1チーム、ロータス・ルノーGP、ロータスF1チームと買収や売却によって何度か名称は変わっていたものの、さかのぼれば長きに渡ってF1の舞台で戦ってきたロータス。最後の参戦は2015年。資金難に陥りルノーに再買収されていたが、時を経て再び戻って来るのだろうか？

濃密スクープ Scoop 5 2019

FORMULA 1

2021年と2025年の
新規定がF1界を大きく揺るがす

未来を変える4つの噂とひとつの妄想

Text：サム・コリンズ（Sam Collins）
Translation：新井 宣之（Nobuyuki Arai）
Photo：ダレン・ヒース（Darren Heath）／Red Bull／FIA F2
Sutton（pro.sutton-images.com）／XPB

パワーユニットが入れ替わる？

こちらはあくまでもパドック内の噂話の域を出ないが……2021年以降、現在参戦しているチームのパワーユニットに関する情報が聞こえてきた。どうやら、マクラーレンが再びメルセデスのパワーユニットにスイッチ、さらにウイリアムズがこちらもルノーと再コンビを結成するのではと言われている。



マクラーレンとメルセデスがコンビを組んでいたのは、2014年が最後。その後、マクラーレンはホンダのPUを搭載して3年間の苦悩の日々を過ごし、2017年よりルノー製PUにスイッチしている。ちなみにウイリアムズは2013年までルノー製PUを使用していた。

XPB

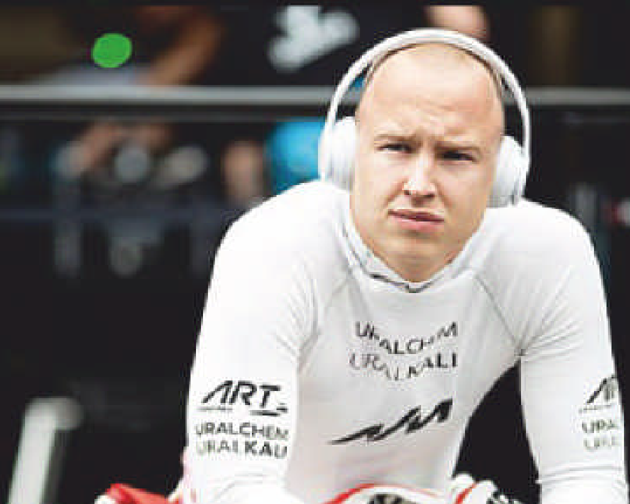
F1は近い将来、大改革を断行する予定だ。これより新規参入チームを促すことはもちろん、新たなマニュファクチャラーにも門戸が開かれることが期待されている。

21年には、新しいシャシーとエアロダイナミクスの規定が導入される。シャシーはよりシンプルな設計となり、長年禁止されていたグランドエフェクトカーが復活する。これらはすべて、レース自体の改善が目的だが、同時に参戦コスト削減の効果も期待できる。

それを実現させるためのカギが、多くのコンポーネンツの標準化だ。燃料ポンプ、リヤの衝突構造、ステアリングホイール、ステアリングコラム、ドライブシャフト、ペダル、さらにはDRSのメカニズムに至るまでかなりの部分にまでおよぶ。加えて、FIAは、ハブ、ホイールナット、ホイールガン



D.Heath



FIA F2

現在F2でランキング17位のニキータ・マゼピン。父親のドミトリー・マゼピンは息子をF1で走らせるため、巨額の資金を投資してきた。過去にはレーシング・ポイントの経営権を得ようとしていたこともあったが、ストロール家の手中に収まったチームを手にいれることは難しい。そのことを踏まえるとこの噂の信憑製は高いかもしれない。

Newロシアンチームの誕生

新規エントラントとして噂されているチームがすべてマニュファクチャラーと直接的な繋がりを持っているわけではない。ロシアの新興実業家ボリス・ローテンバーグはSMPレーシングブランドの下、数多くのレースプロジェクトに出資してきた。最近ではWECのLMP1プロジェクトから引き上げ、新たな挑戦を求めている状態で、ついにF1に挑戦するのではと見られている。

才能豊かなロシア人ドライバーは現在市場に数多くおり、セルゲイ・シロトキンはすでにSMPレーシングとタイアップしている。ここに現F2ドライバーのニキータ・マゼピンを加えれば魅力的なロシア人ドライバーラインアップが完成する。

または、マゼピンが所属するARTグランプリを基盤としてロシアンF1チームを構成することも可能だろう。実際のところ、ARTは10年と11年にもF1参入を目指したことがあったが、そのときは主要パートナーの撤退（おそらくミシュランだと思われる）によりプロジェクトを断念した経緯もあるため、可能性は充分だ。

フルワークス体制の可能性

日本人ファンにとっては、簡単に聞き逃すことのできない話も耳に入ってきている。新規則が導入される2021年から、ホンダが再びフルワークス体制でエントリーするかもしれないというのだ。ただし、いくらPUの性能がトップチームに追いついてきた様相が見られているとはいえ、フルワークス体制を一から作り上げるにはリスクが大きい。

仮に、コンポーネントに関しては現在タッグを組むレッドブル・レーシングと協定したとすれば、コストキャップ制の導入により現在よりはるかに少ない投資でワークス参戦が可能になるメリットも考えられなくもない。この条件であれば、レッドブルがタイトルスポンサーを結んでいるアストンマーティンのブランドと混同されている現状を打破できるという勝算もあるのではないか。

あるいはレッドブルの創業者であるデートリッヒ・マテシッツがF1から手を引くのではないかという噂もある。それが事実であればレッドブル・レーシングを“買収”することで、手っ取り早く完成度の高いフルワークス体制を作り上げることも可能か。

もしこの話が現実化した際には、マシンの製造がイギリスでなのか、それとも日本でになるのかはまったくもって不明ではあるが、現実になることを願わずにはいられない。



Sutton



Red Bull

最後のフルワークス参戦となったのは2008年。第三期ホンダF1活動の最後の年、ジェンソン・バトンとルーベンス・バリチェロのふたりでシーズンを戦ったものの、シーズン終了後、「撤退」の発表を行なっている。

トヨタの新たなステップ

2025年に新しいPUの規定が導入されるとき、新マニュファクチャラーの最有力候補はフォードと見られている。しかし実現させるにはフォードが求めているパワーユニットへの電力供給を大幅に増加させる必要がある。

また、新規定の内容次第では、F1復帰を長期的な目標に定めたと言われているトヨタもあり得る。TRDの湘南テクニカルセンターに研究開発施設を導入するなど、近年トヨタが行なっているモータースポーツへの莫大な投資は無視できない。悲願だったル・マンで今年2勝目を挙げ、WRCでもマニュファクチャラーズタイトルを獲得したことで会社としての新たな挑戦が期待され、必然的に次のステップとしてF1を見据えていても決して不思議ではない。もし仮にトヨタが復帰するならば、たとえレースチームの拠点がドイツ・ケルンにある壮大なTMGになったとしても、マシンはヨーロッパ的なものではなく日本的なデザインで作られるだろう。

トヨタがF1に参戦していたのは2002～2009年。コンストラクターズランキングの最高は2005年の4位。最終年にはいま、WECで活躍している小林可夢偉がステアリングを握っていた。



Sutton

といった作業用ツールまでも標準化の対象にする目標を掲げている。また、ラジエターコアも標準化され、ハイドロリックサスペンションに至っては廃止されることになりそうだ。

この標準化を進めることで新規参入を狙うエントラントがより参戦しやすくなると期待され、さらにはこれまであまり議論されてこなかった新ルールの導入にも狙いが定められているという。シーズン序盤の段階でチェイス・キャリーCEOは、「これは戦略的な目標のひとつであり、このスポーツの魅力を新たに参入するかもしれないエントラントにもっと訴えたい。今後F1への参入を検討している数多くのエントラントが関心と熱意を示している」と語り自信を見せた。

活況を帯びそうなエントラントとは対照的に、21年はパワーユニットにはわずかな変更しか加えられない。期待されるポルシェやアウディも未だにこのスポーツへの参入に反対している。こうした現状にFIA会長のジャン・トッドは「我々は数多くの新しいエンジンマニュファクチャラーと話し合っている。短期的、中期的に関わらずコミットしてくれそうなマニュファクチャラーを見つけられなかった」と21年からについては見とおしが立っていないことを認めた。しかし、25年からは完全に新しいパワーユニット規定が導入されることになり、現時点ではこの新規定がどのようなものになるのか完全に理解している者はいないが、F1が新しいマニュファクチャラーを積極的に誘致していることはたしかだ。

信じるも、信じないもアナタ次第――

コイツがベースか!?

ニュルにいた次期ヤリスWRC

気になる次期車両規定との兼ね合い

Text：古賀敬介（Keisuke Koga） Photo：APOLLO／TOYOTA
Composite Image：加藤浩哉（Hiroya Kato）

「次期ヤリス」のアウトラインが見えてきた。ここ数カ月、高性能車両開発の聖地であるドイツのニュルブルクリンクで、カモフラージュが施された、次期ヤリスと思われるコンパクトハッチバックが走行試験を行なう姿が頻繁に目撃されている。このページの写真もその1シーンであり、偽装パターンから推測すると、スープラと同様GRブランドの量産車＝高性能仕様に違いない。現行ヤリス、日本でいうところのヴィッツとはデザインテイストが大きく異なり、プジョー208や、フォード・フィエスタのような欧州風味が強く感じられる。

次期ヤリスはヴィッツの後継モデルとして、今年10月の東京モーターショーでプロトタイプが公開されるとの噂で、その際、ラリーの上位クラスに参戦可能なハイパワー4WDモデル、すなわちGRヤリスも発表されるのではないか？ と考えられている。そのGRヤリスが次期WRカーの「イメージ的な」ベースモデルとなる可能性が高いため、予想合成写真を制作してみた。

ヤリスの量産開始は早くとも20年からだろうから、新型ヤリスWRCのシーズンを通してのWRC参戦開始は、普通に考えれば21年からとなるはず。だが、そこで問題になりそうなのが、



左上のニュル走行中の車両の意匠を、今季のサルディニアでのWRカー（タナック車）に合体＆合成。今季仕様のヤリスWRCとの大きな変更点は、ヘッドライトのほか、トヨタのエンブレムまわりの処理（今季仕様ではエア吸入口中央にエンブレムを配した形だが、予想写真ではエンブレム下の逆台形状のところから吸入と推測）やグリル部（今季仕様にはナシ）など開口部のデザインだ。(as)

22年からWRカーのレギュレーションが大きく変わることだ。現行規定は21年で終わり、22年からはパワートレーンがハイブリッド化される。さらに、ベースモデルに関しての自由度も高まり、現在のように全長3・9m以上のBセグメントカーだけでなく、ひとまわり大きなCセグメントや、SUVもWRカー化可能な規則となりそうだ。より具体的に言うなら、カローラやC-HRもベースモデルになり得るのだ。

ボディが大きく、車高が高いクルマは、重量、重心、前面投影面積を含む空力の面で不利となる。しかし、新規定ではチューブラーフレームを使うことも許され、ボディサイズの調整＝スケーリングも可能となる。簡単に言うと、スーパーGTの車両のような方向に向かうのだ。規則詳細はまだ明らか

写真は合成です。
Original：TOYOTA


ニュルで捕捉された、次期「GRヤリス」のプロトと思われる車両。現行とはヘッドライトのほか、フロントバンパー開口部を横にまたぐバーが追加された点などが異なる。(as)

になっていないが、カローラを小さくしたり、Ｃ・ＨＲを薄くしたりすることも可能かもしれず、車両選択の自由度は格段に高まる。その目的は、もちろん新規マニュファクチャラーに門戸を開くため。と同時に、現行ＷＲカーで問題になっている、ベース車のサイズによる不利、有利を是正する狙いもありそうだ。ＷＲカーは最大全幅が１８７５㎜と決まっているが、ベース車の車幅が狭ければ空力的効果を発揮する前後フェンダーの幅を大きくとれる。その点で、量産車の全幅がライバルよりも狭いヤリスは有利とされている。新規定となれば、全幅だけでなくホイールベースの設定自由度も高まり、コンパクトなＢセグメントの量産車をベースにするメリットは薄れるだろう。

以上のように、21年はＷＲカーにとって過渡期であり、その1シーズンのためだけに新型ヤリスＷＲＣを作るのが果たして得策かどうか、判断に悩むところだろう。21年は新車プロモーションとしては非常に大事な1年になるだろうが、22年の新ＷＲカーはチューブラーフレームも選択肢に入り、ハイブリッドシステムも搭載するため、いままでとは完全に違うマシン設計を行なわなければならない。それとほぼ同時に現行規定の新型ＷＲカーを開発するのは、コスト低減やリソース管理などを考えると、チームやメーカーにとってハードルが高い。

ただし、すでにチームのトップマネージメントが公言しているように、次期ヤリスベースのＲ５カーは確実に世に出てくるはずだ。もしかしたら、Ｒ５はヤリス、ＷＲカーはハイブリッドイメージを訴求するために、車格がひとつ上のカローラやＣ・ＨＲをベースにする可能性もあるのではないか? フォードは現在ＷＲカーから入門マシンのＲ２まですべてフィエスタで、イメージの住み分けに苦労している。それも含めて考えると、トヨタのＷＲカーとしては、21年は「我慢の年」として現行ヤリスで戦い、22年に満を持してカローラＷＲＣかヤリスＷＲＣで戦うのが正攻法、と言えそうだ。トヨタが今後どのような判断を下すのか、実に興味深い。

21年からなのか22年からなのか
カローラやC-HRの大ワザの可能性も!?




TOYOTA

胸アツな

2020年ストーブリーグ情報

勝田貴元がワークス入り!?

WRC

ロバンペラも加入濃厚でトヨタは一気に若返り?

Text & Photo：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：XPB／TOYOTA

来季のWRCのドライバー市場が動き始めた。移籍市場の主役はオィット・タナックだ。彼とトヨタの契約は17年からの2シーズンなので、更新時期に当たる。昨年は4勝で選手権3位。今年は第8戦までに3勝で現在首位。契約更新の可能性は高いと思われるが、「絶対」とは言い切れない。ライバルチームも狙っているからだ。

現在WRC最速のタナックはどのチームも欲している。彼を育てたMスポーツ・フォードは復帰を渇望しているし、ティエリー・ヌービルを擁するヒュンダイも獲得に興味を示している。シトロエンは無言を貫いているが、単年契約のオジエがチームを去るようなことになれば獲得に動くだろう。

とはいえ、トヨタがそう簡単に彼を手放すはずはない。全力で契約更新に臨むはずだが、それにはクルマの信頼性をさらに高めることが必須だ。昨年から今年にかけて、彼はマシントラブルで勝てたはずのラリーを何度も落としている。直近のサルディニアでも、首位で臨んだ最終SSでパワステのトラブルにより5位に終わった。その際の彼の落胆と怒りは見たことがないくらい激しく、プツンと何かが切れてしまったようだった。もしトヨタが例年同様10月中旬に来季の体制を発表し、そこでタナックの名をコールするのであれば、フィンランドとドイツが非常に重要となる。昨年優勝のこの2戦で勝てばいい方向に向かうだろうし、またトラブルが起きるようなことがあれば、気持ちは離れてしまうかもしれない。

ヤリ・マティ・ラトバラ、クリス・ミークはともに契約は今季限りと言われている。彼らは今季表彰台フィニッシュもなく、マニュファクチャラー選手権連覇を狙うトヨタにとっては期待を大きく下回る成績に違





XPB



TOYOTA

来季の貴元のヤリスWRCドライブは5～8戦？

いない。ヒュンダイのダニ・ソルドやセバスチャン・ロウブなどのベテランがスポット出場ながら優勝したり表彰台に立っていたりすることを考えると、彼らの成績は見劣りする。若手にチャンスを与えようとトヨタが考えても驚きはしない。そこで浮上するのが若手最速のカッレ・ロバンペラだ。

18歳のロバンペラは現在、シュコダのワークスドライバーとしてWRC2プロに参戦。3勝をあげ、選手権をリードしている。経験不足によるミスも少なくないが、速さに関してはダントツ。WRCにおけるマックス・フェルスタッペン的な存在であり、将来のチャンピオン最有力候補だ。どのチームも興味を持っているが、トヨタのトミ・マキネン代表もそのひとり。5月のラリー・チリでは直々にシュコダのホスピを訪れ、かなり長い時間話し込んでいる姿が目撃されている。シュコダもかねてから「ステップアップするなら止めない」と公言しており、来季はまず間違いなくWRカーに乗るだろう。ロバンペラがヤリスWRCのシートを得る可能性は充分あると思われる。

今年のドイツとスペインでヤリスWRCに乗ることになった勝田貴元も来季の有力候補だ。ヨーロッパのあるジャーナリストは「貴元は来季全戦にヤリスWRCで出るようだ」と興奮していたが、それはどうだろうか？ 今季が2戦のスポット出場なら、来季は5～8戦程度が妥当だと思われる。メキシコやオーストラリアなど未経験のラリーも多く、まずはR5カーで全ラリーを経験するということを優先したほうが得るものは多いはずだ。とはいえ、ヤリスWRCでの参戦数は今年よりも確実に多くなるだろうし、親友であるロバンペラとチームメイトになれば、それは非常に有益だろう。

2020年各マニュファクチャラー ドライバーラインアップ予想

◎濃厚 ○有力 △微妙 ？あるかも

トヨタ	○タナック	△ラトバラ	△ミーク	？ロバンペラ	○勝田貴元			
シトロエン	○オジエ	○ラッピ						
ヒュンダイ	◎ヌービル	△ミケルセン	△ソルド	○ロウブ	？ブリーン	？フッツネン	？パッドン	？タナック
M-SPORT・フォード	○エバンス	○スニネン	？パッドン	？タナック	？ガス・グリーンスミス			

エース級で確定なのはヌービルのみ

各チームのエース級選手のなかで来季も確定なのは、2019年に３年契約を結んだヒュンダイのヌービルのみ。オジエはとりあえず今年１年の契約だが、「今回が引退前最後の契約になるだろう」と以前に語っていたので、来季はシトロエン残留か引退かのどちらかだろう。タナックはトヨタとの２年契約が今年で終了するのでフリーな立場。普通に考えれば契約を更新することになるだろうが、マシンの信頼性と将来に対するビジョンが最終的な判断基準になりそうだ。もしタナックを失った場合、トヨタは厳しい状況となり、ラトバラとミークのベテランふたりか若手に頼るしかなくなる。そういった意味でも、いまのうちからロバンペラなど才能ある若手を確保するのが得策かもしれない。



K.Koga

FORMULA 4

2021年、FIAのシングルシーターピラミッド完成へ

F4がひと足先にHV化!

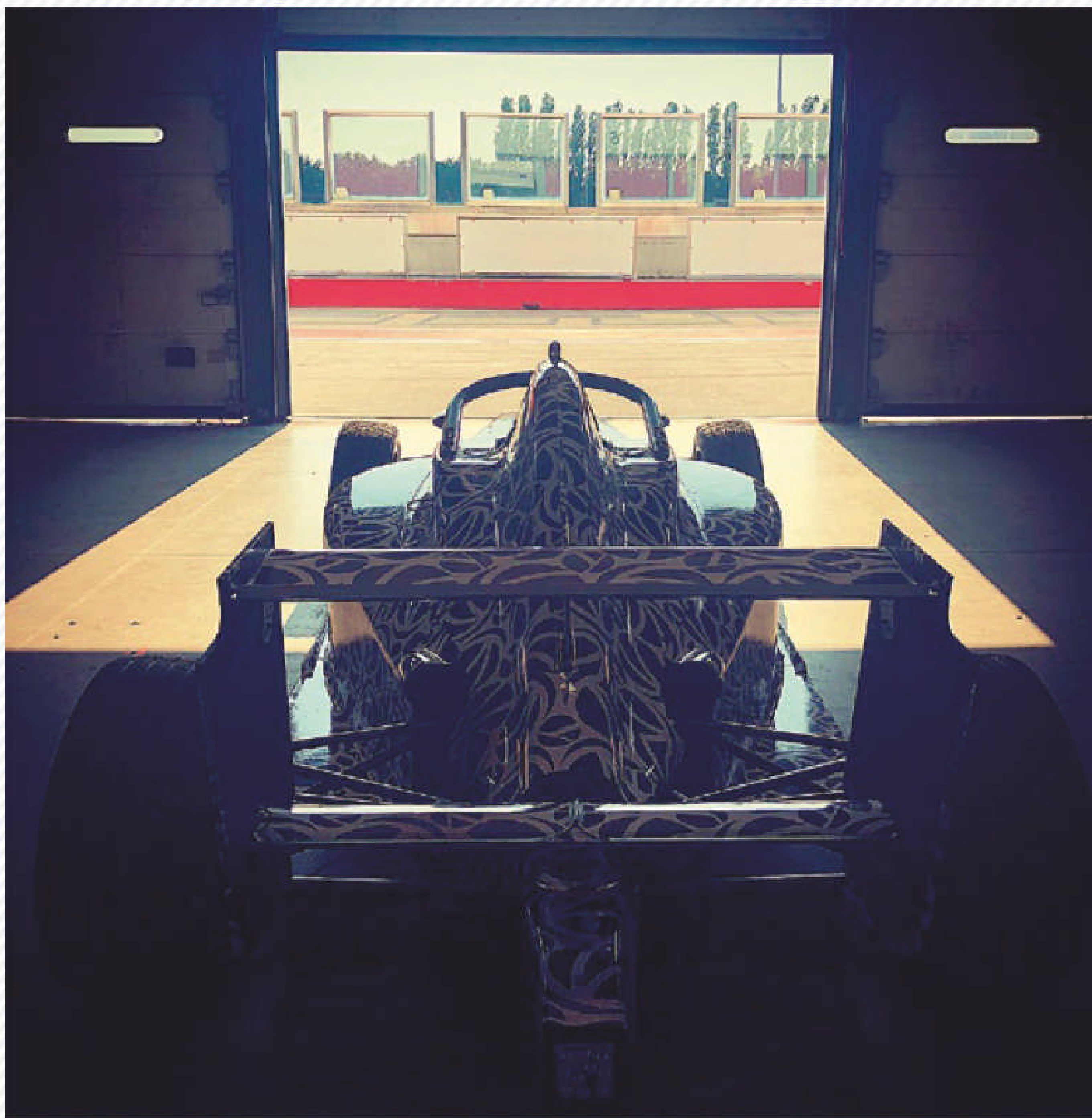
Text : auto sport　Photo : Ycon

2015年の発足以来、坪井翔、牧野任祐といった国内最高峰シリーズで活躍するドライバーのほか、前途有望な若手を次々と輩出してきた日本のFIA-F4選手権。同シリーズは現在、レーシングマシンとしてはベーシックな車両を使用しているが、次の世代ではスーパーGT、スーパーフォーミュラという国内トップカテゴリーを差し置いて、2021年にはひと足早くハイブリッド（HV）化される可能性が高まってきている。

FIAが打ち出したフォーミュラ再編プログラムの一環として、F4規定がスタートしたのは14年。現在はその第1世代のマシンが日本をはじめ、各国で活躍している。第2世代のホモロゲーションは21年より有効となるが、この第2世代からHV化が認められるというのだ。それと同時に、第2世代はF1以下、F2、各種F3と同様に、コクピット保護デバイス『HALO』を搭載。さらに車体側面の貫通防止パネルがなど装着されるため、自ずと重量は増加する。FIA傘下の各シングルシーターカテゴリーには、それぞれにパワーウエイトレシオ（PWR）が設定され、それにより性能差、タイム差を生み出している。前述のとおり第2世代F4の重量増は避けられないため、いまの出力をキープしていては、現行マシンの水準＝約3・8kg／psをクリアできない。

そこでエンジンの出力を上げる必要があるわけだが、そこで持ち上がっているのがブーストアップと、電気モーターによるアシスト、つまりHV化である。過給器付エンジンの場合に限るが出力アップを図る際、真っ先に思いつくのが過給圧を上げるという手法だが、環境問題が叫ばれる現代だ。FIAとしても「社会に受け入れられるモータースポーツ」とするため、F4のHV化に踏み切る方針であるという。

といっても、現段階では決まっていることは少ない。モーターによるアシストをどの程度の出力とするのか、それを常時とするのかパートタイムとするのか、回生量やバッテリーの容量など、多くの要素はこれから議論が重ねられ、決定されていくことになる。



先日、『FIAモータースポーツゲームス』向けのF4マシンの概要が発表された。これにはアバルト製エンジン（176bps）にマニエッティ・マレリ製のERS（12kW）が搭載されるが、出力バランスのイメージはこれに近いのかもしれない。しかし一説によれば、このマシンは第1世代にHALOとHVシステムをつけただけの中途半端な代物であるようだ。実際の第2世代はいわゆる〝マイルドハイブリッド〟システムとなり、エンジンとモーターを統合制御したPUが採用される見とおしで、PU単位でホモロゲーションを取得することになるという。

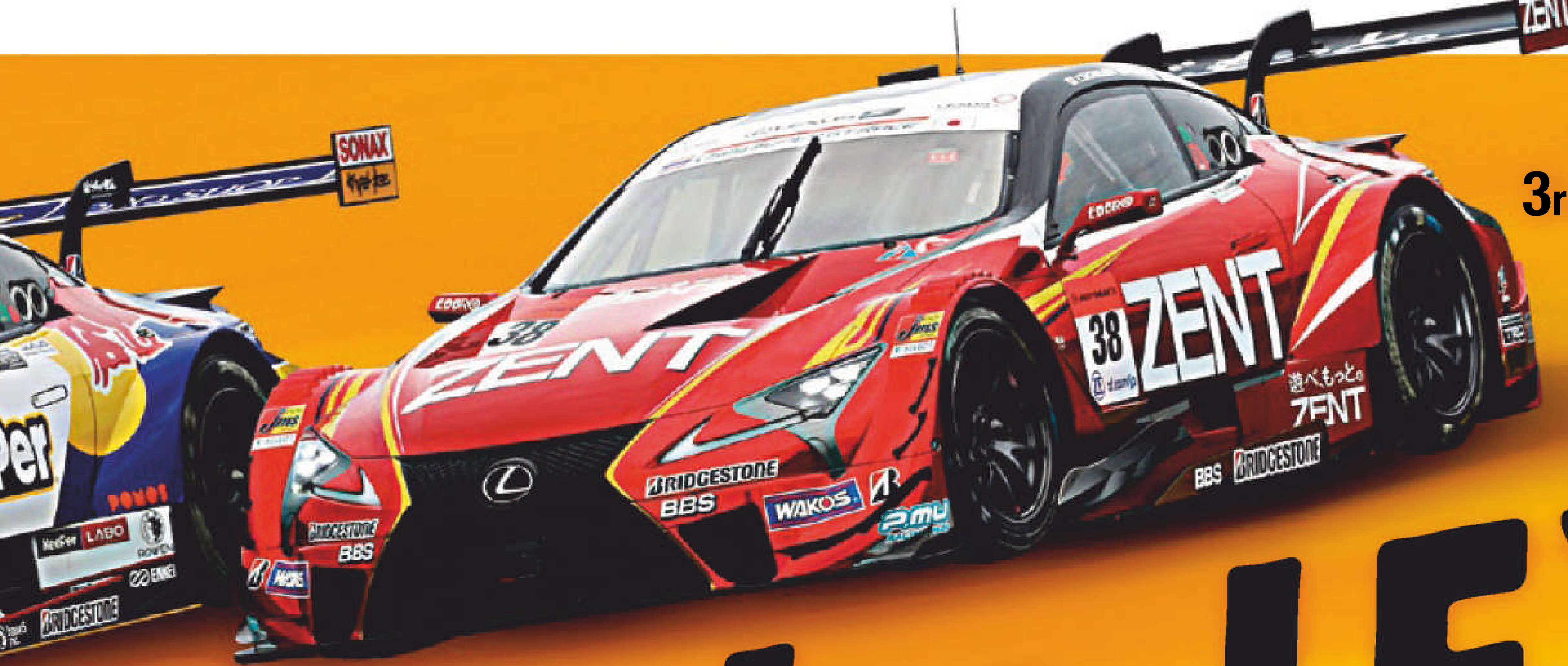
なお、ホモロゲーションサイクルとしては、第1世代が20年いっぱいで失効、21年に第2世代に切り替わる予定だった。しかし、今年誕生した国内F4選手権もあり、これではその参加者たちは現行マシンを2年しか使えないことになってしまう。そこでFIAは第1世代のホモロゲーションを23年まで延長。第1世代と第2世代が重なる3年間を〝移行期間〟として設けることにしているが、遅くとも24年には全世界のF4が第2世代に切り替わる。

ちなみに、日本でも近く、第2世代F4のモノコックを目にできそうだ。というのも、第2世代F4のモノコックは現行F3Rのそれと共通。そのため、童夢が現在開発している『F1 1／3』のモノコックは、第2世代F4のモノコックでもあるということだ。

F1にKERSが搭載されたのは09年。それから10年あまりが経つ21年には、ジュニアフォーミュラがHV化されようとしている。現代の競技車両では一般的な装備となっているデータロガーシステムやパドルシフトといった装備は、F1などの世界最高峰の舞台で実用化され、洗練されてきたものだ。それと同様にHVの技術もついに、10代の若者が操るF4にも共通パーツとして採用される時がきている。

「世の中に受け入れられるため」という大義名分はありながらも、FIAが〝いま〟目指している未来はHVであるということが、第2世代のF4から分かった。日本のFIA-F4選手権は、スーパーGTのサポートレースとして開催されている。日本のF4がトップカテゴリーに先駆けて世間一般により分かりやすく、環境を配慮した形態になるのか、楽しみに待ちたい。


SAN-EI
CORPORATION



#38 ZENT CERUMO LC500
3rd [30.5pts]
Yuji Tachikawa/Hiroaki Ishiura
LEXUS TEAM ZENT CERUMO BS
1rank/44kg

OP the LEXUS

ニッサン、ホンダ、逆襲へのカウントダウン

昨年、とくに予選の一撃で驚異的なスピードを誇っていたNSXが、今季はその影を潜めている。
ニッサン陣営は今季に向けて大幅にマシンの戦闘力を上げてきたが、ニスモを除く3台は9位以下に低迷――
シーズン折り返し時点のランキングでレクサスがトップ3を占めるとは開幕前にいったい誰が想像しただろう？
たしかに"想定外"は少なくなかった。岡山ではトップを走る2台が、直近のタイ戦では3台のNSXが
同士討ちによって自滅。ニッサン陣営ではオフテストから他を圧倒する速さを見せていたカルソニックが、
とくに決勝レースで原因不明の失速に頭を抱え、思うようなリザルトを残せず苦しんできた。
しかし、もう同じ轍を踏むわけにはいかない。第5戦富士以降は決死の覚悟で挑んでくる。
"STOP the LEXUS"――タイトル争いの生き残りをかけて、ニッサンとホンダの逆襲がついにはじまる。

※第４戦終了時点での情報です。

Photo：三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）





#3 CRAFTSPORTS MOTUL GT-R
9th [16pts]
Kohei Hirate/ Frederic Makowiecki
NDDP RACING with B-MAX MI
- /32kg

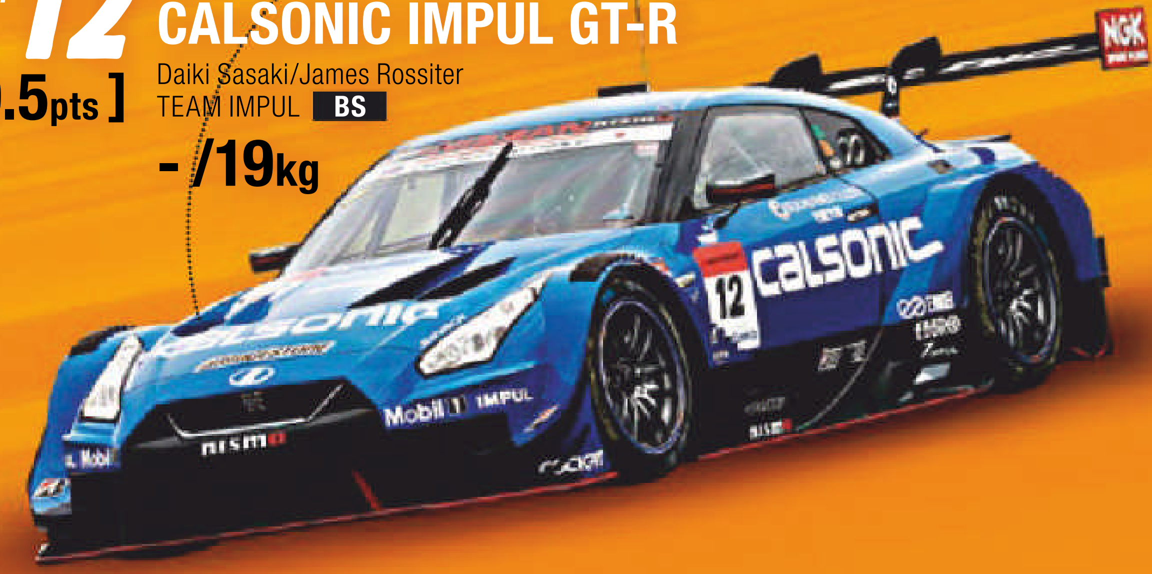


#17 KEIHIN NSX-GT
13th [6pts]
Koudai Tsukakoshi/Bertrand Baguette
KEIHIN REAL RACING BS
- /12kg



闘将が必勝宣言
後半4戦で必ず来る

#12 CALSONIC IMPUL GT-R
12th [9.5pts]
Daiki Sasaki/James Rossiter
TEAM IMPUL BS
- /19kg



#16 MOTUL MUGEN NSX-GT
15th [2pts]
Hideki Mutoh/Daisuke Nakajima
TEAM MUGEN YH
- /4kg



#64 Modulo Epson NSX-GT
14th [2.5pts]
Narain Karthikeyan/Tadasuke Makino
Modulo Nakajima Racing DL
- /5kg



#6 WAKO'S 4CR LC500
1st [35pts]
Kazuya Oshima/Kenta Yamashita
LEXUS TEAM LEMANS WAKO'S BS
2rank / 36kg
燃料リストリクター ウエイトハンデ

#37 KeePer TOM'S LC500
2nd [34pts]
Ryo Hirakawa/Nick Cassidy
LEXUS TEAM KeePer TOM'S BS
2rank/34kg

SUPER GT GT500 後半戦プレビュー

昨シーズン"年間2勝"の
実力はダテじゃない

#8 ARTA NSX-GT
6th [20pts]
Tomoki Nojiri/Takuya Izawa
ARTA BS
- /40kg

レクサス陣営内対決へ
加わるために富士必勝

#36 au TOM'S LC500
5th [24pts]
Kazuki Nakajima/Yuhi Sekiguchi
LEXUS TEAM au TOM'S BS
- /48kg

スペック2はAPへ温存
後半勝負へ虎視眈々

#23 MOTUL AUTECH GT-R
4th [24.5pts]
Tsugio Matsuda/Ronnie Quintarelli
NISMO MI
- /49kg

#19 WedsSport ADVAN LC500
8th [17.5pts]
Yuji Kunimoto/Sho Tsuboi
LEXUS TEAM WedsSport BANDOH YH
- /35kg

#39 DENSO KOBELCO SARD LC500
7th [20pts]
Heikki Kovalainen/Yuichi Nakayama
LEXUS TEAM SARD BS
- /40kg

#1 RAYBRIG NSX-GT
11th [11pts]
Naoki Yamamoto/Jenson Button
TEAM KUNIMITSU BS
- /22kg

#24 REALIZE CORPORATION ADVAN GT-R
10th [14pts]
Mitsunori Takaboshi/Jann Mardenborough
KONDO RACING YH
- /28kg

タイトルの獲り方を知る
前年王者が目を覚ます



Naoki Yamamoto

Jenson Button

山本尚貴×ジェンソン・バトン

2018 GT500 CHAMPION
#1 TEAM KUNIMITSU RAYBRIG NSX-GT

5問10答

［パラレルインタビュー］

こぼれる笑みに緊張感!?

昨年、元F1世界王者を新たに迎え入れ見事タイトルを獲得したチームクニミツしかし、4戦を終えてランキング11位と今季ここまでは苦戦が続いているシーズンの序盤を振り返るとともに後半戦に向けた5つの質問をぶつけてみた

“それぞれ”に聞く前半戦の気になるアレコレ



Text：大串 信（Makoto Ogushi）
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）
三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）
吉田成信（Shigenobu Yoshida）
坂上二郎（Jiro Sakagami）

Q1

開幕戦での同士討ちという結果を振り返ってください。

「レースをやっている以上、接触は起きるものなので、あれが〝レース〟だとは思います。ただ、同じホンダ勢として考えると、あのときトップ3を走っていたのでそれをキープすれば、他メーカーにポイントを持って行かれないで済んだわけで、あそこで他メーカーにポイントを獲らせてしまったという意味では、ホンダのドライバーとしてやってはならないことだったと思います。

接触した後で、あそこで接触しなければとかあのときこうしていれば接触しないで済んだとかいうのは、結果論でいくらでも言える。でもああいうことが起きてしまったことについては非常に残念です。今になると、あのときに感じていた以上に『やってはいけないことをやってしまったのだな』と思います。観客席に手を降りながら戻りましたが、頭を切り替えられていたわけではなく、心のなかでは怒りもありました。ただ、見にきてくれたお客さんには感謝の気持ちを伝えたかったんです」

「NSXが雨のコンディションで速く、あのときは上位3台をホンダが独占している状況だった。そのなかでも尚貴がとくに速く、レースをリードできていたので、僕たちにとって最高のレース展開だと思っていた。ところが、次の瞬間、あのアクシデントがあり「フルポイントが獲れる（実際はハーフポイント）」状況から「0点」になってしまった。悪夢の瞬間だったね。あの直後は、もちろん僕だって感情的になってしまった。本当に、とくに精神的な部分でタフな開幕戦だった。

ただ、少し時間をおいてみると、あれこそスーパーGTの面白いところだと思えるようにもなった。同じメーカー同士のクルマでもお互いに戦っているわけだし、同じチームが常に勝ち続けるわけではなく、毎戦勝者が変わることこそ、このシリーズの魅力だ。もちろん、僕たちにとっては残念なレースウイークだったけど、スーパーGTの魅力や醍醐味が凝縮された開幕戦だったと思う」

Q2

第2戦富士は予選の不調から脱して3位表彰台を獲得しましたが、どんなレースでしたか？

「岡山で調子がよくて、それをベースに持ち込んでいたので良いクルマのはずだと自信を持っていたんです。でも予選で〝跳ね〟がひどくて、ドライバーにはどうしようもない状況で、予選はギリギリの12番手でした。でもチームが決勝までに問題点を見つけてくれて、スタートしてからは前日に苦しんだ〝跳ね〟はかなり軽減されていて、これなら戦えるなという手ごたえを感じながら前半を戦いました。

コンディションがどんどん変化していくなか、とくにセカンドスティントのJBはレコードラインが1本しかなく、絶対に外せない、だけどGT300も抜かないといけないという状況で、すごく大変だったと思うんですけど、そこは彼の強さとうまさが出たと思います。非常

「第2戦はとてもタフなレースウイークだった。最初の走行セッションからマシンに速さを感じられず、ホンダ陣営の他チームと比較してもあまり良くない状況だった。ストレートでもコーナーでも、マシンのバウンシング（跳ねる症状）を解決できずに苦労していたんだ。予選後の尚貴を見たら、とても声をかけられるような状況じゃなかったよ。もうこんな（山本が落ち込んでいるシーン（頭を抱えている）のモノマネ）だったんだから（笑）。

ただ決勝は長距離レースで、ピットワークも素晴らしかったし、ウエットとドライのミックスされたコンディションのなかでも良いレースができたと思う。スタート直後に尚貴のスピンはあったけど、すぐに復帰してポジションを上げてくれたし、何より開幕戦があのような結

N.Mitsuhashi

Round 1 Okayama

開幕戦は悪天候の影響により、セーフティカーが何度も入る展開に。このコンディションで速さを見せたNSX勢はトップ3を占め、なかでも1号車が優勝するかと思われた。しかし迫りくる17号車と1コーナーで接触。大事な初戦は同士討ちという結果で幕を閉じた。

Naoki Yamamoto

に忍耐強く走ってくれて、彼のインフォメーションから、第3スティントのタイヤはどれをチョイスすればいいのかも決められました。それもあってうまく追い上げられ、最終的には39号車をつかまえることができて3位になれました。優勝することはできなかったけど、スタートしたポジションを考えればチャンピオンらしい強いレースができたかなと思います」

Jenson Button

果だったから、第2戦で表彰台に上がれたことで、チームの雰囲気が一気に明るくなった。そういう意味で、僕たちにとっては実際の順位以上に価値のあるレースだった。それに、富士スピードウェイはいつもレクサスLC500とニッサンGT-Rが強く、NSXにとって厳しい戦いを強いられるコースで3位表彰台に上がれたことは、“優勝”に匹敵するくらいの価値があったと思う」

Q3

鈴鹿でのGT300との接触、ノーポイントはJBがスーパーGTに参戦して初めての経験でしたね？

「あの接触は、JBのミスではなくて“不運”です。運が悪かった、で片付けてはいけないのかもしれないけど、過去はミスなく戦ってきたのに、接触でポジションを落とし、ノーポイントに終わるというGTでは初めての経験をしてJBは大きなショックを受けていたようでした。でもぼく自身は、むしろどこか救われた気分がしました。というのも、JBがここまでずっと完ぺきなレースをしてくれていたので、ぼくも失敗することができなくなっていたもので……。『JBでもああいうことになるんだ』と、正直なところ気が楽になったんです（笑）。

GTは1台のマシンをふたりでシェアして戦うので、お互いに支えあってまた次のターゲットに向けて進み続けることが何よりも大事です。ぼくも彼に助けられたことが何度もあるし、鈴鹿はJBのタイミングだっただけです。リザルトは残せませんでしたが、これからも助け合いながら頑張ろうと意識を統一することができたので、結果以上にいいレースだったなと思いました」

「あぁ、あのデグナーカーブでのクラッシュのことか。あのときは、コースオフしたGT300のマクラーレンがアウト側からコースに戻ってきて、インからはレクサスが迫ってきていたので、その2台の間に挟まれる形となり、僕には何もできない状況だった。あのアクシデントで当たりどころが悪く、フロントタイヤがパンクしてしまったんだ。もしも僕らがあのまま走れていれば5位か6位に入れた可能性もあっただけに、とにかく悔しかったよ。マシンを傷つけてしまうクラッシュは一番避けたいことだし、チームや尚貴のためにも『絶対にポイントを獲得する』という気持ちだっただけに、とにかく悔しかった。

ただ、そうやって悔しがる僕を落ち着かせてくれたのが尚貴だった。僕はいままでスーパーGTでクラッシュしたことがなかったけど、尚貴が『やっとクラッシュしたね』って笑いながら声をかけてくれてね。あのときの尚貴のひと言に、本当に救われた気分だったよ」

Q4

今シーズンのライバル勢との差をどう見ていますか？

「ぼくたちのことを言えば、ここまで順調だとは言えませんね。チャンピオンを獲った昨年の良かったところは獲りこぼしがなかったということがチャンピオンにつな

「オフシーズンの段階から、今季に向けてGT-Rが戦闘力を上げてきていたことは予想がついていた。昨年まではNSXが予選で速く、決勝ではGT-Rが強いイメ

JBでもあんなことになるのかと正直、気が楽になりました（笑） ―― 山本尚貴

Round 3 Suzuka

スーパーGT参戦２年目のバトンだが、これまで目立った接触などはなかった。しかし、鈴鹿の決勝レース中、デグナーで飛び出したGT300のマシンがコースに戻ってきた際に接触してしまう。この接触でタイヤがパンク。レースには復帰するもポイント圏外へと順位を落とした。



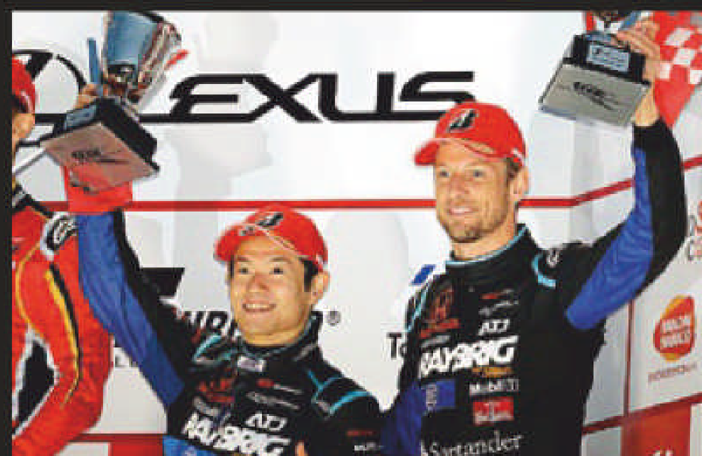
M.Hirata

S.Yoshida



Round 2 Fuji

NSXが苦手とされている第２戦富士。公式練習、予選ではクルマが決まらず苦戦するかと思われたが、決勝では見違える速さを発揮した。路面コンディションが変わりゆく序盤で山本がポジションアップ。最終スティントで３番手に浮上し、今季初表彰台を獲得した。



M.Hirata

がったと思うけど、今年はすでに2戦がノーポイントになってしまっていて流れとしても良くないし、結果的にはチャンピオンチームらしからぬレースが続いています。そして何よりも、ホンダ勢としては得意なはずの鈴鹿でスピードが足りず、レクサスが上位を占めたということは問題だと思っています。

（NSX-GTの）去年のエンジンは、涼しいときにポイントを獲って夏場は耐えるという尖ったチューニングで戦っていました。今年は、どの季節／レースでも安定した性能を発揮するエンジンを供給するという方針になっていて、それはそのとおりになっているなと思います。

ただ、エンジンだけでレースをやっているわけではなくてそこには車体とタイヤが深く関わってくるし、それにプラスしてレクサスとニッサンという強力なライバルがいて初めて自分たちの順位が決まるので、そういう意味では去年よりは『うまくいっていない』と言うべきかも知れません」

ージだったけど、はっきり言えば今年はそれが真逆になっていると思う。レクサスはコースやコンディション、それに予選／決勝を問わず、いつも高いレベルで安定しているのが脅威だ。

総体的に見れば今季は昨年以上に3メーカーのマシンパフォーマンスが僅差で、タイトル争いは本当に激しくなることを覚悟している。たとえば、岡山ではNSXが速かったけど、富士ではライバルたちが速く、鈴鹿ではタイヤ選択の妙でレクサスが強さを見せた。コース特性やタイヤ選択のわずかな違いによって、例年以上に結果が大きく変わるんだ。ちょっとしたことで一気に形勢が入れ替わるから、一戦一戦が気を抜けない。レース戦略にせよ、セッティングにせよ、タイヤ選択にせよ、ドライビングにせよ、攻めなければ勝てないけど、だからと言って一歩間違えると多くのポイントを失ってしまう。本当に難しいことばかりだけど、これがスーパーGTの面白さだよね」

Q5

後半戦に向けてどんな戦いをして行くのか、展望を教えてください。

「後半戦に入ると、前半戦で速さを見せていたクルマがウエイトハンデを積むという、スーパーGT特有の現象が起きてきます。今度は前半戦で取りこぼした以上に、ライバル勢がウエイトを積んでぼくらとイーブン、あるいはぼくらが軽い状況になるので、そういったところで確実にポイントを獲っていく。

今年は、去年のマシンに比べてベースの車重が重くなっているので、去年ほどは戦いやすくはならないとは思うんですが、スーパーGTは何が起きるか分からないレースです。なので絶対に、前半で落とした分以上を獲りこぼさないように、かつ第5戦の富士も含めて大きな得点を後半戦で積んでいかないといチャンピオンは遠のいてしまうと思っています」

「昨年に比べてNSXが苦しい戦いを強いられている理由を判断するのはとても難しい。たしかに寒い時期のほうが空気密度も高いし、ダウンフォースは効く。その条件でNSXが速いことはたしかに事実だ。だけど、個人的には、その要因はエンジンにあると思っている。ミッドシップエンジンは、他2社に比べるとクーリングが難しく、そこに対応しなければならないわけで、やはりその影響で夏場に厳しい戦いを強いられているのだと思う。

第5戦富士では再び表彰台を獲得しなければならない。そうすれば昨年優勝したSUGO、3位表彰台を獲得したもてぎと最後のウエイトが軽くなるときに、僕たちにとって相性の良いコースが続くので、なんとかチャンピオンシップの権利を残して終盤戦に持ち込みたいね」

**尚貴がかけてくれたひと言で
本当に救われた気分になったんだ** ―― ジェンソン・バトン



M.Hirata

J.Sakagami



Round 4 Thai

タイで開幕戦の悪夢が蘇った。NSX勢による同士討ちで２台がリタイア。１号車もこの接触によりリヤウイングを破損してしまい、交換を余儀なくされてしまう。再び走りはじめた後にマシンバランスで改善が見られたところもあるといい、次戦富士に期待がかかる。



J.Sakagami

HONDA NSX-GT [HR-417E]
LEXUS LC500 [RI4AG]
NISSAN GT-R [NR20A]



好燃費エンジンを探せ

優れた燃費性能を武器に シリーズ後半で伸びるマシンを探る

**ピットでの給油時間は、エンジンの燃費性能が大きく関係する
では、現代GT500のマシンでもっとも好燃費エンジンはどれか
昨年のデータを元に推測してみた**

Text : 大串 信（Makoto Ogushi）／角田五十四（Isoshi Sumida ／本誌）
Photo : 平田 勝（Masaru Hirata）／上尾雅英（Masahide Kamio）
石橋道尚（Michinao Ishibashi）／三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）
小林勝彦（Katsuhiko Kobayashi）／田村 翔（Sho Tamura）
小笠原貴士（Takashi Ogasawara）／ HONDA ／ TRD ／ NISMO


S.Tamura

好燃費エンジンを探せ

昨年はホンダエンジンが最強だった？

エンジン開発競争が行なわれているカテゴリーでは、「どのエンジンがパワーが出ているか」は興味のひとつではあるが、それはさまざまな状況から推測するしかない。GT500のマシンが搭載するNRE（ニッポン・レース・エンジン）は、燃料流量を規制することでパワーが管理されている（実質650PS程度と言われている）。つまり「限られた燃料でいかにパワーを出すか」という開発になり、これはパワーを基準に考えれば、「このパワーを出すのに、燃料はどれだけ少なくて済んだのか」という競争に置き換えられる。

　では昨年最も少ない燃料で走ったエンジンはどれなのかを、給油時間から推測してみようというのが本企画のテーマである。その結果が左のグラフになる。同じエンジンを載せていてもばらつきがあることに驚かされるが、それでも傾向は見える。車種ごと、すなわちエンジンごとに平均をまとめたのが下のデータである。この結果からいささか乱暴に答えを出すならば、ホンダが最も好燃費、つまりパワーが出ているということになる。

　たしかに昨年のNSXは速さがあった。しかも車重はミッドシップハンデ（第1～5戦：14kg、第6～8戦：24kg）を背負い、ライバルよりも燃費は悪化するはずの状況でだ。リヤウイングも、NSX、LC500、GT-Rの順に立っている傾向にあり、「NSXはあんなにウイング角がついているのに最高速はウチらと変わらない。相当パワーが出ているに違いない」と、ライバルたちは口々に語っていた。その状況も給油時間の結果と合致する。仮に3車が同時にピットインした場合、NSXは直前のスティントでの燃料消費量が少ないためガソリン補給量は少なくて済む。そのため単純にLC500よりも約コンマ4秒、GT-Rよりも3・2秒早くピットアウトできることになる。これはシーズン中の平均なので、毎戦NSXが先にコースへ出て行くというわけだ。

　昨年のNSXは予選での一発が速く、決勝ではそこまでのスピードはなかった。それでもこれだけの差が生まれ、18年度の最強エンジンと言ってもいいだろう。ちなみにNSXとLC500を各ラウンドごとで比較すると、シーズン序盤は明らかにNSXが上回り、中盤はLC500が逆転、そして後半はほぼイーブンとなっていた。これは、ホンダの戦略が大きく関係したと思われる。昨年は夏場のパワーを抑える代わりに、涼しい時期にポイントを稼ぐ方針だったのだ。終盤イーブンだったのは、ミッドシップハンデが作用したのかもしれない。

　ホンダのプロジェクトリーダーである佐伯昌浩氏によれば、「パワーを据え置きで燃費を追求する開発はしない」という。あくまでも馬力を上げる開発がメインで、それに伴い燃費が向上していくのだそうだ。おそらくこれはどのメーカーも同じだろう。ホンダはレクサスとの燃費の差を「あまり変わらない」と見ているようだが、一方ニッサンは「ウチは正直あまり良いとは言えない」（エンジン開発担当稲垣健夫氏）と語っている。今季に関しては「改善はしているが、まだまだです」と稲垣氏は言う。今シーズンは昨年ほどの差はない印象もあり、3メーカーの実力は接近しているかもしれない。

　なお、エンジンパワー以外で燃費に関係する要素がある。それはアンチラグシステムだ。「想像以上に燃費への影響があるアイテムで、ドライビングスタイルによってその使い方が異なり

M.Hirata



スーパーGT 2018シーズン | 全戦の給油時間平均 | 車種別

秒差で明暗くっきり 3車中のベストエンジンは HR-417E

左上のデータから、車種ごとの給油時間平均を出すと、NSX、LC500、GT-Rの順になった。NSXとLC500との差は近いが、この2車に対してGT-Rが苦戦している……。4台すべてが下位に沈んでいる点は、当然陣営内でも解決すべき課題。タイヤによって偏りがないので、車体固有の問題と考えられる。かつては「ニッサンの燃費はいい」と言われていた時代もあったが、今は厳しい状況にある。第6戦に投入予定の2基目に期待。

HONDA



1st HONDA NSX 27.48

TRD



2nd LEXUS LC500 27.85

NISMO



3rd NISSAN GT-R 30.48

順位	No.	チーム	タイヤ	給油時間平均
1st	#64	Modulo Nakajima Racing	DL	25.7
2nd	#6	LEXUS TEAM LEMANS WAKO'S	BS	26.6
3rd	#38	LEXUS TEAM ZENT CERUMO	BS	27
4th	#19	LEXUS TEAM WedsSport BANDOH	YH	27.2
5th	#17	KEIHIN REAL RACING	BS	27.4
6th	#8	ARTA	BS	27.5
7th	#16	TEAM MUGEN	YH	28
8th	#39	LEXUS TEAM SARD	BS	28.3
9th	#37	LEXUS TEAM KeePer TOM'S	BS	28.6
10th	#100	TEAM KUNIMITSU	BS	28.8
11th	#36	LEXUS TEAM au TOM'S	BS	29.4
12th	#12	TEAM IMPUL	BS	29.9
13th	#24	KONDO RACING	YH	30.6
14th	#3	NDDP RACING with B-MAX	MI	30.6
15th	#23	NISMO	MI	30.8

※編集部調べ。データ、カーナンバーおよびエントラント名は昨年のものに準ずる

スーパーGT 2018シーズン　全戦の給油時間平均　車種別

エプソンがぶっちぎり GT-Rは総じて長時間給油

データは昨年のGT500全車の給油時間の平均をまとめたもので、全車が同じピット回数だと仮定した場合の、１回の平均タイムになる。もてぎなど給油時間が短いときも含むので、通常の300㎞レースと比べて時間は短くなる。なお、すべて同一条件で計測したわけではないので、あくまでも参考程度にとどめてもらいたい。タイム差は開きがあるが、エンジンの燃費性能だけでこの結果になるとは考えにくく、戦略面も考慮すべきだろう。例えばスタート時に満タンで走り始めれば給油時間は短くなるし、給油量をどこまで攻めるか（ウイニングランの分まで削るなど）にもよる。



燃費に影響します。当然、アンチラグの利きが弱い方が燃費は良い」と稲垣氏は言う。ホンダ、レクサス共に「アンチラグに頼らない開発を目指している」と明言しており、そこで大きく差がついている可能性も否定できない。

ドライバーは燃費走行は嫌い

ピットイン時の給油時間は、おもにエンジンの燃費、直前のスティント担当ドライバーのドライビング、ガソリン供給速度（燃料タンクからマシンへの到達スピード）、ハンデウエイトを含む車重などに左右される。現代GT500マシンの燃費は、おおよそ１・

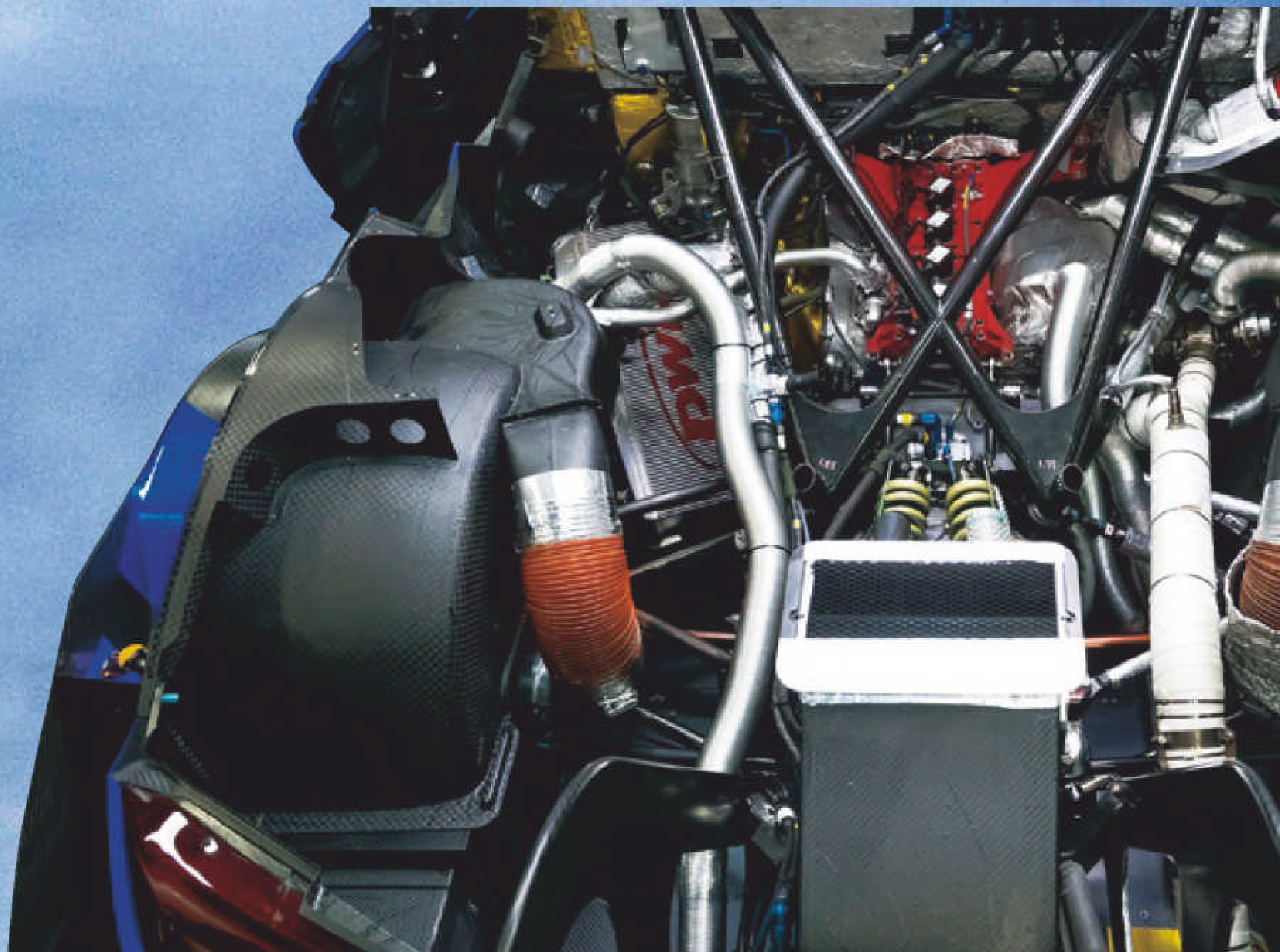
コースティングは燃費を稼ぐには効果的な技術だが、WECではマシンが自動でやってくれる。GTは燃費走行をする場面自体がなく、ドライバーは常に全開で走っている。



M.Kamio

焼ガスをシリンダー外へ逃がさないようにしてP-Max（筒内最高燃焼圧力）を上げるかなどがテーマになる。シリンダー、ピストン、クランクシャフトと、その機械的な構成要素は同じでも、大きく異なる「働かせ方」をしなければ熱効率は上がらない。近年はインジェクターの位置やシリンダー内の副室着火など、機械的な構造にも踏み込んだ開発が視野に入っている模様だ。

ただしNREと言えども、アンチラグシステムは、パワーに寄与しないガソリンを使うという意味で燃費悪化の一因となっていた。アンチラグは、ドライバビリティ確保のためにアクセルオフ時に排気管内で燃料を燃焼させてターボの回転数を維持する。そうすることによってターボラグを防ぐのだ。しかし最近では決勝レース中ならばほぼアンチラグを使わずともペースを維持できるほど、過給のかからない状態でのパフォーマンスが向上しているという。NREは、開発担当者も見当がつかない勢いで進化中なのである。（M・O）


T.Ogasawara

9㎞／ℓだ。マシンのガソリンタンク容量は100ℓで、ドライの富士ならば40ラップ程度走ることができる。とは言えセーフティカーが入るとその間はピットインできないので、SCランの数周分のガソリンを残した上でピットインするのが定石だ。そのため1スティントは37〜39ラップ程度になる。

なお、フォーメーションラップやSCランなど低速走行時は、MAPスイッチの切り替えで超燃費モードにすることが可能だ。またその逆で、ここぞという場面では一時的にパワーモードにできる。現在ユーチューブのGT公式チャンネルで、毎戦一部のマシンの決勝中の車載映像を丸ごと見ることができるが、逃げるマシンと追うマシンが同時にそのスイッチに手を伸ばしているのを確認することができる。第2戦富士でモチュールGT・Rとバトルした石浦宏明は、相手の車載を見て「向こうも同じようなスイッチを使っているんだな」と思ったという。ただしそれは使用頻度が限られており、これはどのメーカーも同じようだ。

右足ブレーキ派はオーバーラップしない分、好燃費

機械的なモード切り替えとは逆に、人為的な操作はどうだろうか。いわゆる燃費運転である。市販車の運転では、よく「ラフなアクセル操作をせず、じわっと踏み、じわっと戻す」と言われる。唐突に踏んで空転させてしまえば、マシンは進んでいないのにガソリンはむだに消費している。かと言ってゆっくり操作しすぎればタイムが遅くなる。中嶋一貴も「余計なアクセル操作をなくすこと」と語っている。ただし、それはタイムを求めるなかでの話であり、燃費が第一優先ではない。

N.Mitsuhashi


エンジン開発者に聞く **NREの燃費**

ホンダ 佐伯昌浩氏

「ハイパワーエンジン＝好燃費です」

ホンダのエンジン開発担当者である佐伯昌浩プロジェクトリーダーは、「パワーが出るエンジンが燃費が良いエンジン」と言う。それを聞いて違和感を覚える読者も少なくはあるまい。ごく一般的な感覚として、パワーの出るエンジンは燃費が悪い、なぜならば大量のガソリンをシリンダーのなかで燃焼させてパワーを取り出しているからだ、という思い込みが根強く生き残っているからだろう。

しかしターボ過給直噴エンジンであるNREは、こうした常識とは異なり、あえて言うならば、燃費が良いエンジンを追求することによってエンジンのパワーを引き上げているのだ。

たかだか10年ほど前まで、ガソリンエンジンの熱効率はいくらがんばっても30％が限界で、それは破れない壁だと考えられていた。しかしその後技術が進み、エンジン本体の熱効率を引き上げる開発が行なわれるようになった。とくにガソリン直噴エンジンの普及により熱効率の限界は破られ、パワーと燃費の関係は急激に変わりはじめた。

こうした流れを受け、熱効率追求型の次世代エンジンとして立案され、実戦を戦い始めた日本独自のレーシングエンジンがNREである。「それまでレースエンジンで熱効率は何％まで行くのかなどという考え方はしたことがなかったんです。開発当初は、これだけの燃料流量制限を受けるなら熱効率は30数％くらいかな？　これでレースができるのかな？　くらいに思っていたんです。ところが開発が始まってみたら、これはどこまで行くんだ？　という状況になっていきました」

NREは燃料瞬間最大流量がリストリクターで制限されるという特徴がある。つまり、「大量の燃料を燃やしてパワーを出すこと」ではなく「一定の燃料からできる限りのパワーを引き出すこと」すなわち熱効率を上げることを目的に開発されたエンジンなのである。

熱効率を上げるためにはシリンダーのなかにガソリンを噴射してできる混合気でどんな渦（タンブル）を作るか、ピストンがどの位置にあるときに点火し、どれだけ短時間のうちに燃焼させるか、いかに燃

好燃費エンジンを探せ

レースの場合はタイムありきなので、燃費の良し悪しは評価しづらいところだが、それでも関係者の間で「●●選手は燃費がいい」という話題が出てくることがある。コンビを組むドライバー間でも「明確な差」が出てくるのだそうだ。各メーカーでその傾向は出ているらしく、ホンダでは塚越広大の名前が挙がった。レース中の〝燃費性能曲線〟が、「ひとりだけ他と違う」（佐伯氏）らしい。ただし、そんな塚越でも燃費が悪化することがある。それはマシンバランスが決まったばかりに踏みすぎてしまう場合だ。

17年第3戦オートポリスで、ケーヒンNSXはピットスタートだったのだが、2位でゴールしている。このときのマシンは完璧で、塚越は想定以上にアクセルを踏むことになってしまった（もちろんむだに踏んだわけではない）。そのためファイナルラップではガス欠症状に陥って、ブスブス言わせながらチェッカーを受けたのだった。このようにペースが速い場合は燃費が悪化することもあるようだ。

最も効果が高い技術はコースティングと言われるが、「コース上が混雑するGTでは安全に安定して運用するのが困難で、効果を発揮できていない」（稲垣氏）のだそうだ。

意図的な操作以外では、右足ブレーキのドライバーは燃費が良くなることが多い。左足ブレーキだと、アクセルとブレーキを同時に踏む、いわゆるオーバーラップさせてしまうからである。ホンダのドライバーは右足派が多いが、NSXの燃費の良さは、それも原因のひとつなのかもしれない。

スーパーGTはセミ耐久の形態をとってはいるものの、実際はスプリントレースである。そのため燃費走行する場面はほぼない。ドライバーによって差が生まれたとしても、それはあくまでもスピードを求めたなかでの副産物。ドライバーも燃費走行自体を嫌う者は多い。やはりレーシングドライバーたるもの、速く走ってナンボなのだ。松田次生も「燃費走行は嫌い」と言う。「仮に『燃費が良いおかげで給油時間が短くて済み、それで勝てた』と言われてもあまりうれしくない」と苦笑する。「それより速く走りたい。目一杯踏みたい」というのが本音なのだ。

混戦確実の後半戦

今季も残すところあと4戦。次戦富

塚越広大の燃費ドライビング

アクセルを踏まないときにどう転がすか

ホンダのなかでの好燃費ドライバーは、右足ブレーキ時代の塚越だという。今季は左足ブレーキにスイッチしているが、昨年までは抜群の燃費ドライビングだったそう。コーナリング中、アクセルペダルもブレーキペダルも踏まない瞬間が大なり小なりあるが、そこに好燃費の秘密があるようだ。「カート時代から踏まない時間にいかにして転がすかを考えているので、それで燃費に差がついたのだと思う」と塚越は言う。つまり、何も踏まない時間にいかにして曲げるか、ということでもある。向きが早く変わればそれだけアクセルポイントは手前になり、速さにもつながるのだ。



塚越は「いかに負荷をかけずに走るか」を常に考えているという。それはタイヤマネジメントにも通じる。コーナリング中のむだなアクセル操作は、グリップダウンにもなる。

M.Hirata

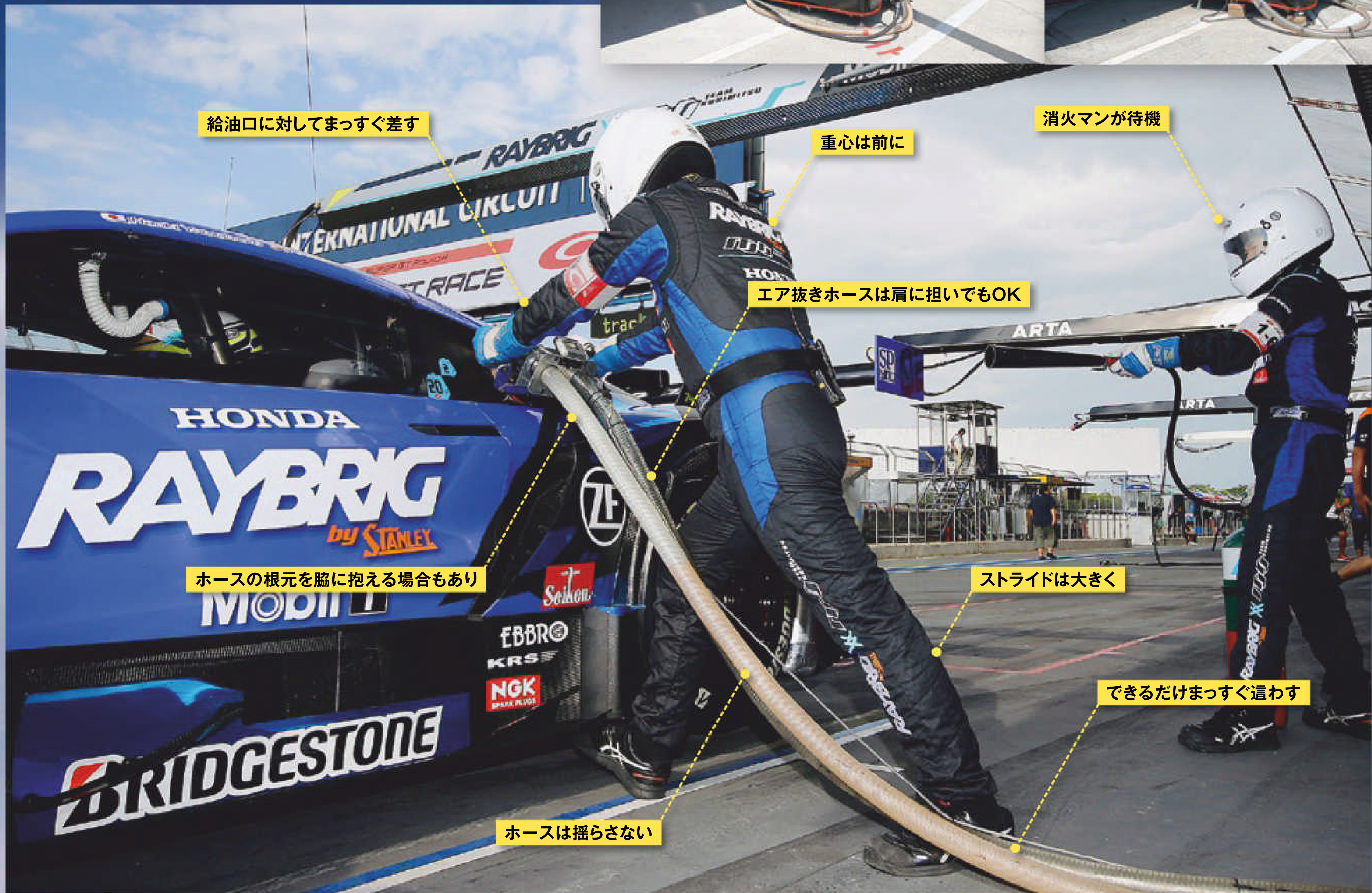
N.Mitsuhashi



N.Mitsuhashi

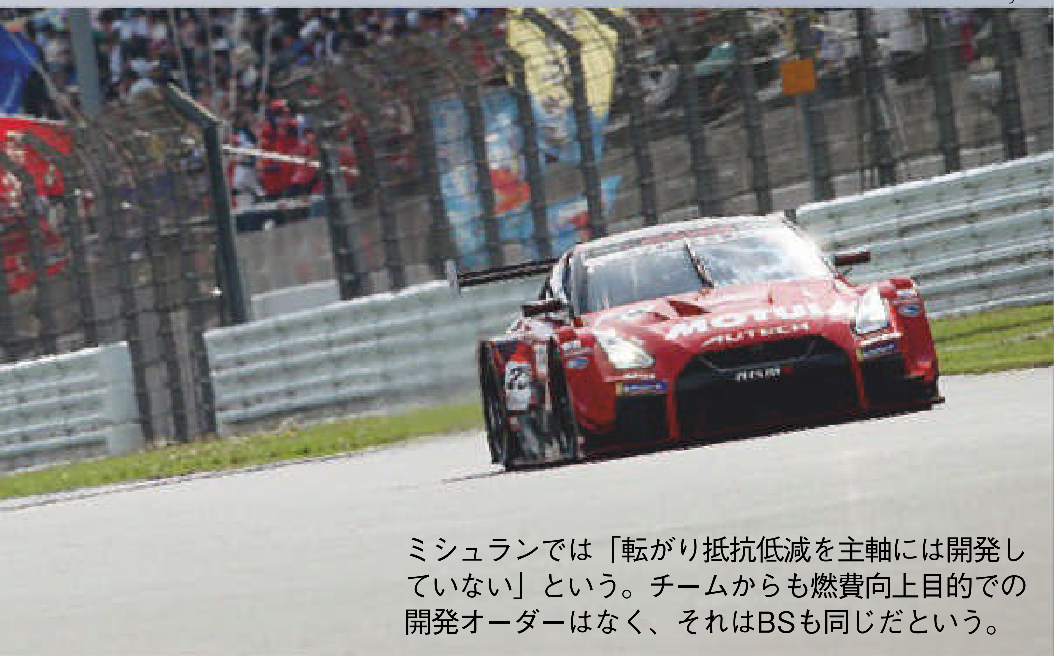


鈴鹿には給油速度に差が出るおいしいピットがある。写真右が“あたり”で、左が“はずれ”になる。鈴鹿のホームストレートは1コーナーに向かって下り坂になっている。そのため、ピット前の路面が階段状になっているのだ（写真右の給油タワーの背後の路面に注目すると、一段高くなっているのが分かる）。つまり“あたり”のピットでは給油タワーとマシンとの高低差がほんの少し確保でき、燃料落下速度が速いのだ。



N.Mitsuhashi

K.Kobayashi



ミシュランでは「転がり抵抗低減を主軸には開発していない」という。チームからも燃費向上目的での開発オーダーはなく、それはBSも同じだという。

タイヤは燃費に影響するのか

真円性、グリップなど影響あり

市販車用タイヤのなかで「低燃費タイヤ」と定義されたものがあるように、一般的にはタイヤが燃費に寄与する割合は大きく、それは30％程度にもおよぶことがあるという。グリップや転がり抵抗、重さなどが関係してくると思われる。「タイヤがたわんだときの硬さが均一でない場合、それに起因するバイブレーションやエネルギー損失が大きくなる」（ミシュラン小田島広明氏）ことから、タイヤの構造も重要だ。ただし、レースの現場では「燃費への影響を気にはするが、それよりも性能向上が先」（ブリヂストン松本昌幸氏）というのが実情のようだ。

士500マイルは、通常4回のピットがあり、残り3戦は1回ずつ。今季、あと7回のピット作業があることになる。そこでの給油時間を、ライバルよりも短くすることが可能かどうか。予定ではホンダとレクサスが第5戦で今季2基目のエンジンを投入するという。ニッサンはその次の第6戦オートポリスからだ。エンジン開発はビッグステップは難しいが、この2基目で“燃費勢力図”が変化する可能性はある。それによって後半のタイトル争いも白熱するかもしれない。

　シリーズ後半戦は、どのラウンドもピットがキモとなってくる。富士は4回もピットがあればその比重は大きくなる。その後のオートポリス、SUGO、もてぎは抜きにくいコースゆえ、ピットでのポジションの入れ替わりが狙える。またSUGOは1周が短い分、作業に手間取った場合、ステイのマシンにラップダウンにされると面倒なことになる。もてぎではタイヤ無交換でくるマシンもあり、となれば給油時間勝負となるのだ。

　現在ランキングはレクサス勢がトップ3を占めているが、安心はできない。第5戦の舞台は陣営にとって得意の富士だが、総じてウエイトが重いため上位進出はなかなか難しい。そこに富士と相性が良いニッサン勢が食い込んでくる可能性があるのだ。とくにオフに好調で、現在軽量のカルソニックGT-Rは最もチャンスが大きい。LC500がこの富士をそこそこの順位で凌げたとしても、その後の3戦はNSXが得意とするコースばかり。おまけに

S.Tamura

好燃費エンジンを探せ

後半戦は拮抗必至 エンジン2基目の仕様がカギに

工夫次第で給油スピードは早くなる

給油タワーの高さは上面2mまでと規定されており、そこから自然落下でマシンまで供給されなければならない。圧送でない分、供給スピードに差がないように思えるが、じつはそうではない。給油時間をコンマ1秒でも削るために、チームも日々アイデアを絞り投入している。右の写真はほとんどのチームが実践している基本形だ。その目的は大きく分けるとふたつある。ひとつはクイックチャージャーを、タイムロスなく正確に抜き差しすること。そのためには構え方や体勢が大事であり、クイックチャージャーにインジケーターを備えて差し込み開始／終了が判別できるようになっている。また、早さとは関係ないが、ガソリンが漏れる危険性もあるので、クイックチャージャーの抜き差しはまっすぐ行なうことも重要だ。もうひとつの目的はガソリンの流速を速めること（抵抗をなくすこと）。そのためホースもさまざまな材質が検討され、現在はフッ素製が定番となっている。



GT-Rが2基目のエンジンを投入してくる。おそらくそれは涼しい季節に絞り込んだ仕様であり、夏場も含んだホンダ、レクサスを上回ってくるかもしれないのだ。

とは言えレクサスにも明るい材料はある。エンジン性能の伸び代は3車中最も大きい可能性があるのだ。と言うのも、1基目はオフのトラブルの影響で「ほぼ昨年仕様」だったからである。その状態で前半戦を戦い、エンジン的には明らかに劣勢であるはずなのに現在ランキング上位にいるのだ。そしてライバルのNSXの今季の冬場は、昨年のような勢いはないはずなのだ。これはホンダとしての今季の戦略を、昨年のような「序盤・終盤型」（夏を〝捨てる〟）ではなく、「通年型」（年間を通じて〝そこそこ〟）に改めたからだ。

いずれにせよ拮抗した戦いになることは予想できる。ヒリヒリするような同時ピットの場面になったら、クイックチャージャーを引き抜く瞬間にぜひ注目してもらいたい。

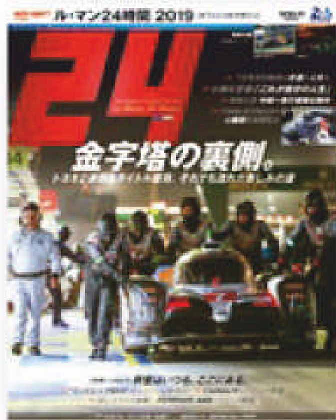
S.Suzuki

壮大なる“世界一決定戦”のすべて。

絶賛発売中
1200円+税

auto sport 特別編集

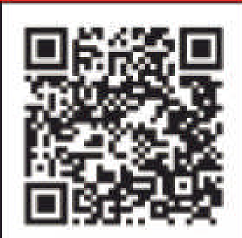
ル・マン24時間2019
【ACO公認オフィシャルマガジン】



- >> トヨタに流れた涙／中嶋一貴インタビュー
- >> CARGUY密着／チームの“ル・マン1カ月”を追う
- >> ポルシェ911RSR開発ヒストリー／フェラーリ488コクピットドリル
- >> 出場全車&全ピット総覧／各クラスレビュー&リザルト
- >> [特別付録]特大両面ポスター

etc.

お求めは
こちらから



送料無料！

お求め方法 —— お買い求めは、お近くの書店、または下記まで

■パソコンから
http://www.sun-a.com

■お電話で
03-5357-8802
受注センター（平日10:00～17:30）

支払い方法・送料について
ご注文金額が1000円以上の場合は、送料無料

■クレジットカード払いの場合
手数料：無料／送料：一回200円

■代金引換払いの場合
手数料：300円／送料：一回200円

SAN-EI CORPORATION
株式会社　三栄
〒160-8461
東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア 7F
TEL：03-6897-4611（平日10：00～17：30）

sideways - Pierre Gasly



“黄色いほう”からの変貌

イギリスGPで見せた“ガスリースタイル”の第一歩

Text : 今宮雅子（Masako Imamiya/IRIS） Photo : 桜井淳雄（Atsuo Sakurai）

シルバーストンで、待ち望んだ季節がやって来た。レッドブルに昇格して10戦目。初めて、思い描いたとおりに週末を走り切ることができた。

イギリスGPの週末はFP1でトップタイムを記録するところから始まった。マックス・フェルスタッペンがマシンのバランスに悩む傍らで、ピエール・ガスリーはFP2でもチームメイトに0.3秒先行。「シーズンベストの金曜日」が実現した。マシンを信頼し、自信を持って操縦できている証拠だった。

高速クラシックコースで、名物の突風が気まぐれに吹き荒れるなかで、それは簡単なことではなかったはず――同じマシンに乗るフェルスタッペンが、誰よりもその難しさを示していた。

予選では、FP3の後にセットアップを見直したフェルスタッペンがさすがの４番手。ガスリーは0.3秒遅れの５番手。それでも、ふたりそろってセバスチャン・ベッテルを抑えることに成功した。

レースでは１ストップ作戦のガスリーが12周目にミディアムからハードに交換。２ストップ作戦のフェルスタッペンは13周目にミディアム→ミディアムの交換を遂行した。20周目のセーフティカー出動によって、ガスリーの１ストップ作戦はアドバンテージを失った。周りのドライバーより８周古いハードで、誰よりも長い40周の第２スティントを走ることになったのだ。

それでも、フェルスタッペンにポジションを譲った27周目から10周の間、ガスリーはシャルル・ルクレールのフェラーリを抑えることに成功した。ふたりの前方で、もうひとつのバトルを繰り広げていたのはセバスチャン・ベッテルとフェルスタッペン。３番手（事実上は２番手）を争うふたりの間で事故が起こった37周目にも、ルクレール／ガスリーは大きく引き離されてはいなかった。

ピエール・ガスリーにとって、４位フィニッシュは昨年のバーレーンGPでトロロッソと実現して以来のベスト・タイ。ベッテル／フェルスタッペンの事故による恩恵は受けたものの、１ストップ作戦が不利に働いたことと相殺すると４位は本物の成績だ。そしてレースのリザルト以上に、シルバーストンの週末の流れが多くを物語っていた。

日本のレースファンなら、17年にスーパーフォーミュラで戦った彼が、第４戦もてぎで覚醒したように速さを発揮したことは印象に残っているはず。その前年のGP2でも、タイトル獲得に向けて大きな転機となったのがシルバーストンの勝利だった――16年のGP2はガスリーにとってフルシーズンを戦う２年目だったが、プレマレーシングにとっては初めてのGP2。チームと一緒に、白紙の状態から努力を重ねて、勝利に到達したのが７月のシルバーストン。金曜日の朝にはサーキットに向かう道路で大きな事故に遭い、母が重傷を負った。自らも椎骨に傷を負いながら戦ったレース、初勝利は集中治療室の母に捧げた。

ガスリーのキャリアに“幸運”など何もない。すべては地道に努力し、研究を重ねた結果なのだ。新しい環境に置かれると、複雑なパズルを埋めるようにひとつひとつ理解し、試行錯誤を重ねながら、レースを完成させていく。先入観を持たず、自分で確認し自ら学ぶことに時間をかける。スーパーフォーミュラに挑戦するときにも、ストフェル・バンドーンやロイック・デュバルから“未知の国のレース”について情報を得ながら「自分で走って、自分でつかみたい」と言った。「速くて経験豊富なドライバーがたくさんいて、ものすごく難しい挑戦だってことは分かってる」――でも、こんな挑戦の場を与えられた自分はとても恵まれていて、すべてに感謝していると続けた。

レッドブルでの挑戦は、予想以上に困難なものになった。まず、今年のRB15は操縦の容易なマシンではない――リヤが安定しないマシンは、ガスリーのようにスムーズなドライビングスタイルを持つドライバーの感覚を理不尽に拘束してしまう。そんなマシンを、フェルスタッペンが手懐ずけてしまう様子もショックだったに違いない。

「マックスがもっとも才能に恵まれたドライバーのひとりであることはずっと前から知っていた。でも今は、パッケージから最大限を引き出す彼のすごい能力を感じている。本当にドライビングが巧みで、しかも安定している。僕にとって最高のベンチマークだよ」

オーストリアでは、マックスがレッドブル・ホンダの初勝利を飾った。ガスリーは“周回遅れ”と批判された。でも――チームの地元で、レッドブルとホンダのパートナーシップの強さを証明できたことは、誰にとっても解放感をもたらした。

勝利に沸くチームのなかで、反省と自己分析を続けたガスリーは、エンジニアとともに、フェルスタッペンのスタイルに追従するのではない、自分に合った方向性を見出したに違いない――それが顕著に表れたのが、シルバーストンの金曜日だ。だから、予選で負けても「Q3のラップがクリーンじゃなかった」と処理できたし、レースでも最大限のペースを維持した。

それに、ゴールの後、笑顔だった。

ホンダの田辺豊治TDは、邪気のないガスリーの笑顔が「本当にいいよね」と言う。すべての苦労を呑み込んで、嬉しいときには今ここで走れている喜びと、一緒にレースする仲間への感謝が屈託のない表情に溢れ出る――1.91秒の最速ピットストップも、そんなドライバーへのサポートの証明。

これからはもう“オンボードが黄色いほうのレッドブル”じゃない。強いレッドブル・ホンダを駆って「第二の母国」と明言する日本の鈴鹿で、マックスに負けない声援を集めて欲しい。

イギリスGPはそんなメソッドをつかみ始めたガスリーの第一歩。表彰台はきっと近くて遠い存在だけれど「この先もプランはある」という彼の言葉を信じたい。ガスリーが笑うと、みんなが幸せな気持ちになれるから。

F1

ゴーン問題で気になる ルノーとニッサンの関係

Text：津川哲夫（Tetsuo Tsugawa）

「日本でカルロス・ゴーン問題はどうなってるんだ？」とはルノーのスタッフ。「ニッサンの内部事情やゴーン氏自体の問題は、一般的にはもはや過去の話」と答えたが、彼の心配はルノーとニッサンの関係で、この関係が良好でないとF1が危ない……と考えているのだろう。実際、現在のルノーF１チームはゴーン氏時代に発進。ゴーン氏の承諾で動き始め、彼自身も何度かF1現場に足を運んでいた。それらの裏事情を知っているからこそ、日本でのゴーン氏の評判・評価が知りたいと言うわけだ。残念ながら「知らない」と答えるしかなかったが、少なくともゴーン氏問題はひとつのF1チームにとっては“死活問題”。ホンダにも完全にやられてしまって、言い訳も効かない状況だろう。

F1

アップデートの効果てきめん 第2弾投入で初ポイント獲得

Text：津川哲夫（Tetsuo Tsugawa）

イギリスGPから始まったウイリアムズの“３戦連続開発キャンペーン”。「ひとつのアップデートでコンマ３秒のゲインがある」という。実際に前戦ではそのコンマ３秒を縮めてきた。ドイツGPでも同じようにコンマ３秒のゲインが見られ、確実にポジティブな方向へ向き始めている。今回の荒れたレースも完走を果たし、今シーズン初の“１ポイント”を獲得した。



LAT
ロバート・クビカのシーズン中解雇の噂には「彼のフィードバックは的確で貢献度が高い。今はまだ手放せないはず」だという。

F1

アップデートはマシンだけじゃない 潤沢な資金で夢の新工場建設!?

Text：津川哲夫（Tetsuo Tsugawa）

潤沢な資金が入り、やっと開発が軌道に乗ってきたレーシングポイント。今回もアップデートを投入し、ゲインも認められ上向きだ。さらに強気なニュースが、オットマー・サフナウアー代表から語られた。なんと設備の整った新工場の建設が計画されているという。「今はパーツの多くが外注。内製も可能だけどリソースが足りず、場所も設備もぎりぎり。新工場なんて夢みたいだ」と長年、資金繰りやパーツの調達に苦労したベテランスタッフが呟いていたが、果たして実現するのか。



LAT

F1

存続怪しいドイツGPの 厳しい開催権料問題

Text：津川哲夫（Tetsuo Tsugawa）

ドイツGPの併催レースにはF2もF3もなく、ポルシェカップとルノークリオカップだけだった。理由は「コストカット」だという。F2やF3を走らせるにはF1のように高いギャラが発生するが、ポルシェやルノークリオはメーカーがお金を出すため影響がない。じつに世知辛い世界だ。

来季のカレンダーから姿を消す可能性が高いドイツGP。契約には至っておらず、可能性も低いと見られている。


LAT

IGTC

今年のスパ24時間はSC、FCY連発の大荒れに

スパウェザー跳ね返し ポルシェがワン・ツー!

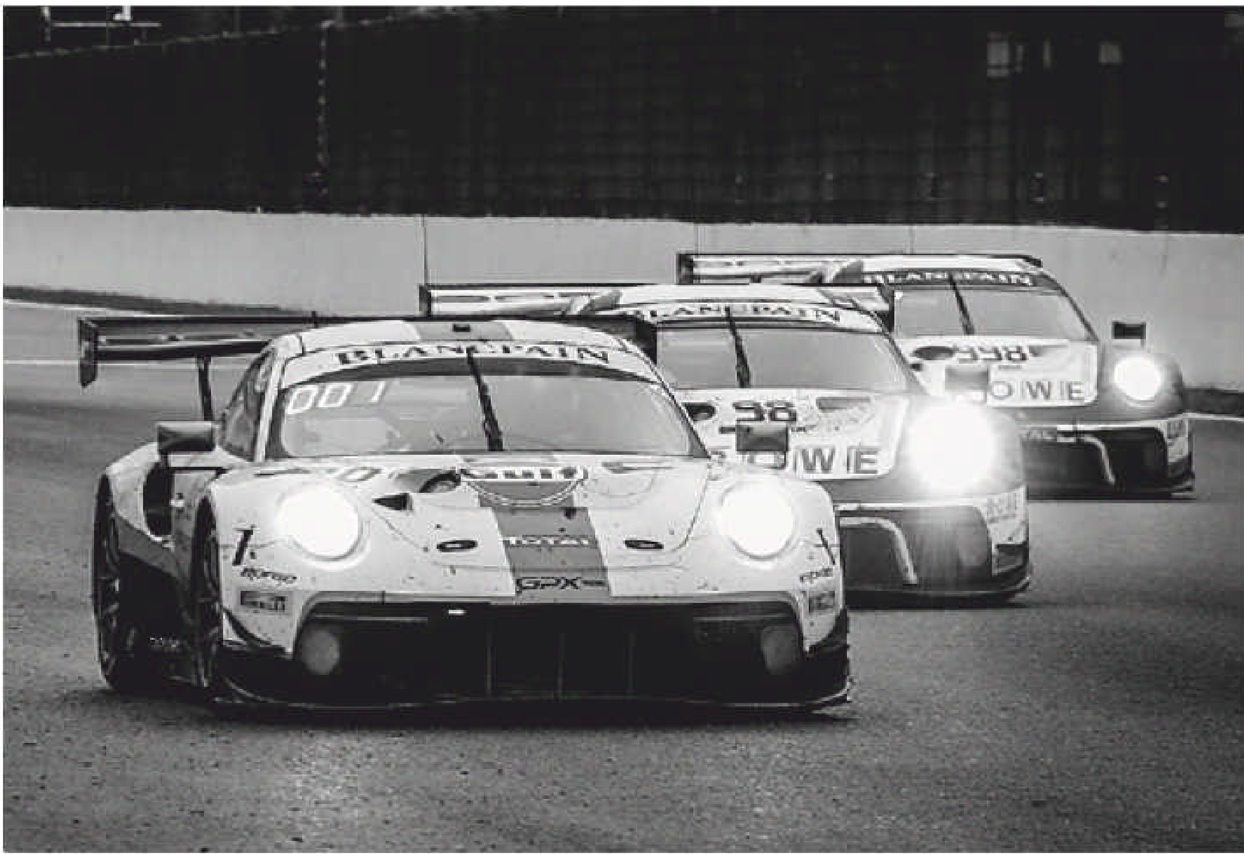
Text：平野隆治（Ryuji Hirano）

トタル・スパ24時間が７月27〜28日に開催。今年のスパ24時間は予選までは気温40℃近い酷暑のなかで行なわれたが、決勝日はうってかわって曇天に。さらに決勝スタートの２時間前から雨が降り出し、ヘビーウエットのなかメルセデスAMG・チーム・ブラックファルコンの４号車メルセデスAMG GT3を先頭にセーフティカー（SC）スタートが切られた。

レースは序盤から各所でGT3マシンによる激しいバトルが演じられつつ、そのなかでクラッシュが多発する荒れた展開となった。途中、路面は一時的にドライとなったものの、現地22時半ごろから雨がまたも降りはじめる。その後雨は強くなったり弱くなったりを繰り返していたが、午前３時過ぎに突如雨足が強まり、グッドスマイル・レーシング＆タイプ・ムーン・レーシングの00号車メルセデスAMG GT3がクラッシュ。これによるFCY〜SCは一時解除されたものの、雨量が非常に多く、再び導入された長いFCYののち、５時43分に赤旗が掲示。レースは約６時間にわたり中断された。

レースは11時37分に再開。終盤に差し掛かると、優勝争いはアウディ、メルセデス、ポルシェというドイツ３メーカーのワークスチームに絞られる。その後もアクシデントによりFCYとSCが繰り返し導入されたが、最終的にトラックは残り５分でクリアとなると、最終盤の競り合いを制し、トップの座を確保していたGPXレーシングの20号車ポルシェ911 GT3 Rが逃げ切り、勝利を飾った。

２位にはローヴェ・レーシングの998号車ポルシェが入り、ポルシェがワン・ツー・フィニッシュを達成。３位にはポールシッターの４号車メルセデスが入った。



IGTC

日本人ドライバー勢としては、リタイアに終わった00号車AMGのほかにも、松田次生と千代勝正をラインアップに加えたKCMGの35号車ニッサンGT-RニスモGT3も参戦。35号車は序盤に他車と接触した際にエキゾーストを破損。その修復に時間を要したため大きく遅れたが、総合39位で完走を果たしている。



IGTC

IMSA

日程次第でデイトナ24時間以外も出場か

可夢偉が密かに抱く北米進出の野望

Text：中野一史（Kazushi Nakano／本誌）



K.Nakano

可夢偉は今季、GT参戦を見送ったことでデイトナ24時間への出場、さらに他の北米レースを視察する機会に恵まれたと言える。来季の僚友は未定だが、可夢偉いわくアロンソは「もう出たくない」と語っていたようだ。

今年、IMSAウェザーテックスポーツカー選手権の開幕戦、デイトナ24時間レースにウェイン・テイラー・レーシングから初出場し、初優勝を収めた小林可夢偉。早くも同チームからの2020年デイトナ24時間参戦が発表されたが、可夢偉はさらなる「アメリカンレース」出場も視野に入れているようだ。

可夢偉は今年デイトナ24時間に出場しただけでなく、翌月のNASCAR開幕戦デイトナ500、さらにはインディカー／IMSAのロングビーチGPにも赴いていたと明かす。来季のIMSAについても、「チームからは他のレースも出てほしいと言われたけど、とりあえず（WECやスーパーフォーミュラに）影響がなさそうなデイトナの出場が決まった」といい、今後のカレンダー決定状況次第では、さらなるIMSA出場の可能性もありそう。実際にチームオーナーのウェイン・テイラーも、「いまの彼のスケジュールはトヨタ優先だからね」と残念そうな表情を浮かべるほど、可夢偉の能力と人柄に惚れ込んでいるようだった。

さらに可夢偉は実際に生で現場を見たNASCARについても、参戦への興味を隠そうとしない。「やりたいですよ。50（歳）になってもWECに乗れと言われても無理ですしね。現実的にチャンスがあるかは分からないですけど、だからこそIMSAなどアメリカのレースは積極的にやりたい」と可夢偉。トヨタは現在NASCARに参戦しているが、「そういう（トヨタからの）チャンスを狙うのではなく、個人的にはアメリカでちゃんと評価されるドライバーになりたい。アメリカで、僕がどういうドライバーかっていうのを理解してもらえれば仕事のチャンスが広がるから、積極的に行くのは大事だと思う。もちろん（NASCARは）畑違いすぎる部分はあるので、そこに入っていくのは大変でしょうけどね」。

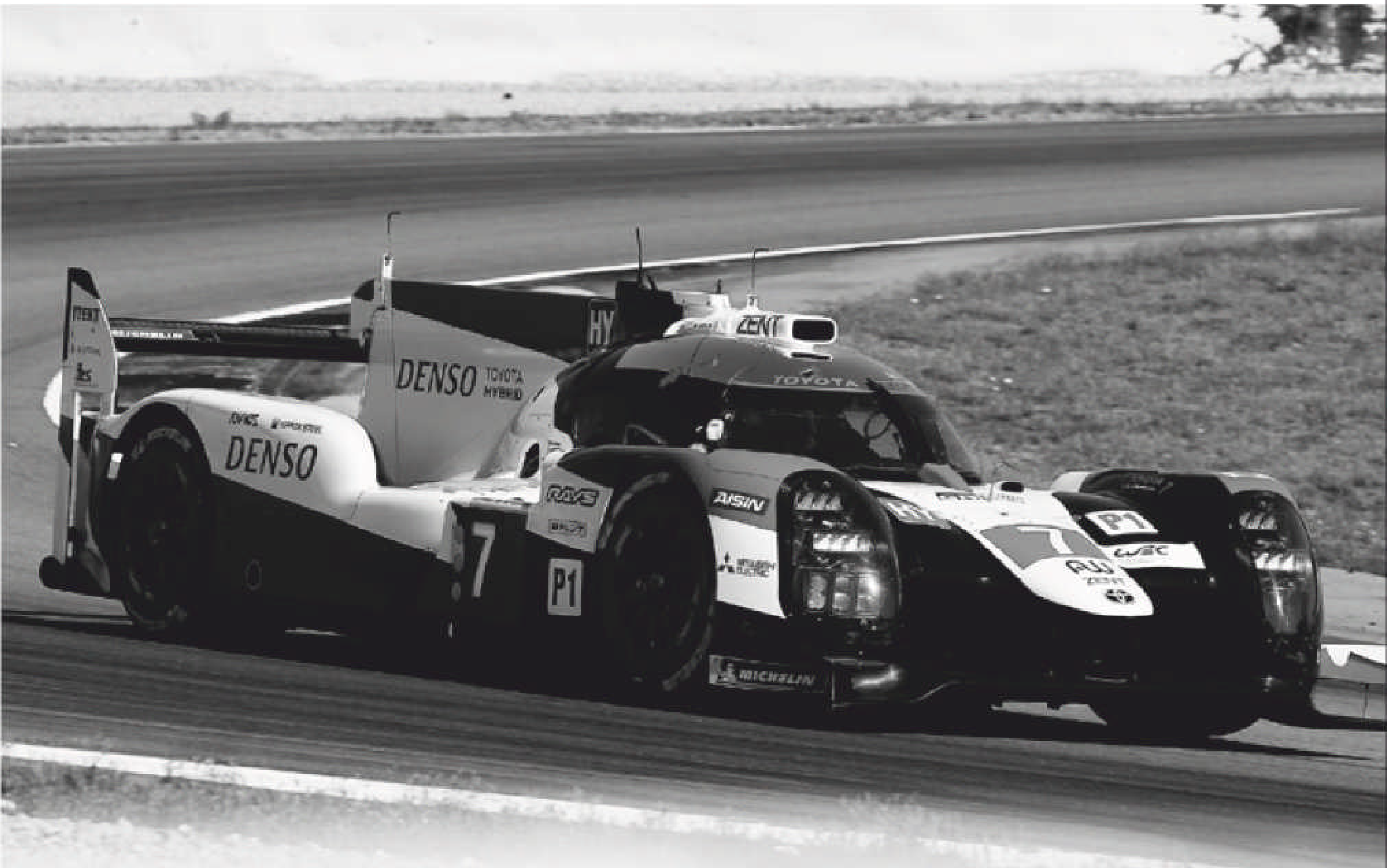
当面、可夢偉にとっての最大の目標はル・マン制覇であり、本人も「それやらないと何も言えない」と気を引き締めるが、それを達成した際には、可夢偉の目はよりアメリカ大陸へと向くのかもしれない。アメリカンレースの"雰囲気"にも、可夢偉のキャラクターやスタイルは合っているように思える。簡単なことでないことは確かだが、"アメリカで受け入れられる日本人トップドライバー"への期待は、少しずつ膨らみ始めている。

WEC

新型TS050ハイブリッド『プロローグ』で初お披露目

トヨタ、7号車が全体トップタイムで王座防衛へ好発進

Text：autosport web



TOYOTA

プロローグで初お披露目された新型TS050ハイブリッド。これまで露出していたミラーがフェンダー内に収められるなど、フロント周りを中心に大幅に刷新されている。

7月23～24日、スペイン・バルセロナで2019/20年シーズン公式テスト『プロローグ』が実施された。TOYOTA GAZOO Racingはこのテストに新型トヨタTS050ハイブリッドを持ち込み、7号車（マイク・コンウェイ／小林可夢偉／ホセ・マリア・ロペス／トマ・ローラン）が総合トップタイムをマーク。8号車（セバスチャン・ブエミ／中嶋一貴／ブレンドン・ハートレー／ローラン）は同2番手となり、プレシーズンテストを成功裏に終えた。

トヨタ勢は7号車が初日に暫定全体ベストとなる1分29秒991をマーク。2日目には前日を上回る1分29秒141を記録し、今テストの総合トップとなった。一方、今季からハートレーが加入している8号車は、僚友から0.046秒差の1分29秒187で総合2番手につけた。

これにLMP1クラスのライバルである1号車レベリオンR13・ギブソン（ナサニエル・ベルトン／フェリペ・ナッセ／グスタボ・メネゼス／ノーマン・ナト）とチームLNTの6号車ジネッタG60-LT-P1・AER（マイケル・シンプソン／ステファン・サラザン／ガイ・スミス／ルカ・ギオット）が続き、さらに2台を加えたトップ6が約1秒の間に並ぶ結果となった。

残り4戦、琢磨優勝が大きく期待できるラウンド

ポコノとポートランドは"勝てるクルマ作り"が見えている

Text：天野雅彦（Masahiko Amano / Amano e Associati）
Photo：INDYCAR

今季のインディカーも第13戦ミドオハイオを入れて残り5戦。そのミドオハイオは地形を巧みに利用したテクニカルな常設ロードコースで、佐藤琢磨の好きなコースのひとつ。デビュー年の2010年にはいきなり予選3番手に食い込んでもいる。2年目以降はここで好成績を残せていないが、チャレンジのしがいがあるコースとして琢磨はポジティブに捉え、このコースで戦うことを楽しみにしてきた。

琢磨は、同じく常設ロードの第3戦バーバーではポール・トゥ・ウインを決め、第10戦ロードアメリカでも予選6番手と速さを見せてきた。ゆえに、ミドオハイオでは優勝か、それに近い成績を狙えると目されていた。チームメイトのグレアム・レイホールにとっては地元のコースで、15年にはグレアムが優勝。チームとしても好パフォーマンスを期待するのは当然だろう。しかし、この週末はふたりともプラクティスで思うように進歩させていくことができなかった。ここまでの苦戦は今季初だ。予選になっても改善の糸口は見つからず、琢磨のグリッドは17番手、レイホールは15番手。そこで彼らは、



オープニングラップ直後の緊急ピットインでも琢磨は周回遅れに陥らず、ペースにもトップを上回るほどのものがあった。だが、完全に満タンにできなくなったことが響き、イエローが出なかったことで、終盤にスプラッシュ＆ゴーを強いられた。(as)

ブラックタイヤでスタートし、セオリーの3ストップではなく、2ストップの作戦にトライすることにした。

琢磨は得意のスタートでポジションをアップ。予選11、12番手だったジェイムズ・ヒンチクリフとマーカス・エリクソンの背後に迫る。しかし、バックストレッチエンドのコーナーを抜けたところで、急減速したヒンチクリフを避けようとしたエリクソンと接触、タイヤをパンクさせてしまった。ピットで再びブラックを装着した琢磨はトップ集団を凌ぐタイムを重ねたが、接触でのパンクによるコースオフで小石を拾い、それが給油口にも入って燃料補給で満タンにすることが不可能になっていた。これで、燃料が90％しか入らない事態に。燃費セーブも併用しての2ストップ作戦は成功させることが難しくなり、1周遅れの19位でフィニッシュした。

ここ数戦の流れの悪さを象徴するかのようなレースだったが、琢磨のスピード自体は常にトップクラスのものがあり、彼自身も今季2勝目を早くあげたいと考えている。実際、そのチャンスは充分にあると見ていい。残りは4戦。2・5マイルのポコノ、高速ショートオーバルのゲイトウェイ（1・25マイル）、常設ロードのポートランドとアップダウンの激しいラグナ・セカ。そのうち、優勝争いに確実に絡みそうなコースがポコノとポートランドだ。

ポコノは三角形をしたスーパースピードウェイ。琢磨はPP獲得経験もあり、出場してきたレースのほぼすべてで好パフォーマンスを見せてきた。また、今季は高速オーバルのインディ500とテキサスでもスピードを見せており、今季RLLに加入したエンジニアのアレン・マクドナルドの効果が最も現れやすいタイプのコースだ。

ポートランドは昨年、後方スタートから優勝した内容が圧巻で、どのようなマシンに仕上げることが勝利につながるのか、琢磨には明確なイメージが出来上がっている。RLLのエンジニアリング部門は今季を迎えるにあたりレベルを一段上げ、シーズンを戦いながらさらなる進歩を遂げてきた。もちろん、ペンスキー、ガナッシ、アンドレッティ・オートスポートの3強もレベルアップを果たしているため、琢磨にも一進一退はある。ただ、シーズン終盤のミドオハイオで、彼らに肉薄するマシンセッティングを苦しみながらもレースまでに完成させられた点は大きい。ミドオハイオで得たものが最終戦でも活かされ、高いパフォーマンスを発揮することに期待していいだろう。



ミドオハイオの結果を受けて、琢磨のポイントランキングは7位にダウン。チャンピオンシップは苦しくなったが、最も得意とするコースの部類に入るポコノとポートランドでは大量得点に期待できそうだ。(as)



as的

勝手に“ワークス度”判定

「本気」の共通項

The 48th SUMMER ENDURANCE 2019 SUZUKA 10 HOURS

FIA GT3最速の称号をかけて激しい戦いが繰り広げられるIGTC
その一戦である鈴鹿10Hには、今年も多くのメーカー系チームが参戦する
『ハコ車の世界統一戦』を前に、ワークスチームの見分け方を解説しよう

Text : ルネ・デ・ブール（René de Boer） Translation : 神田美穂（Miho Kanda）
Photo : 上尾雅英（Masahide Kamio）／益田和久（Kazuhisa Masuda）
後藤 純（Jun Goto）／IGTC

8月の第4週末に、FIA GT3カテゴリーにおける世界のトップチームとドライバーたちが鈴鹿サーキットに集結。インターコンチネンタルGTチャレンジ（IGTC）の第4戦に数えられる鈴鹿10時間耐久レース（鈴鹿10H）が開催される。

このIGTCというシリーズは、公式には世界選手権という称号は持っていない。しかし、そのエントリーリストからは、それに匹敵するものであることが一目瞭然だ。

メーカー系チームは“掟破り”

IGTCは、ステファン・ラテルとその組織ステファン・ラテル・オーガニゼーション（SRO）が2016年に立ち上げたシリーズ。ラテルは過去20年にわたり、ほぼすべての国際格式のGTレースの立役者となった男だ。

また、いまや世界のサーキットレースになくてはならない存在であるGT3というレギュレーションも生み出している。GT3は今年もあらゆる国内、国際シリーズで採用されており、数多くのメーカーが開発・製造するバラエティ豊かなカスタマーレーシングカーが競い合っている。

“GT3マシンのための、世界規模のレースシリーズがあって然るべきである”という考えで誕生したIGTCは、今年で4シーズン目。ラテルは、GT3を使用した世界最高峰の耐久レースをピックアップし、初年度からオーストラリアでのバサースト12時間、ベルギーでのスパ24時間、アメリカでのカリフォルニア8時間を組み込んでおり、昨年からはマレーシアでのセパン12時間に代わり、初開催の鈴鹿10時間を迎えた。今年はこの4戦に、南アフリカでのキャラミ9時間を加えたカレンダーとなっている。

IGTCは、FIAが統括している世界選手権と同様にマニュファクチャラーズタイトルが設けられている。このシリーズが発足した当初、ラテルは「メーカーにドライバーやエンジニアを派遣させ、大陸ごとにマシンを走らせるチームを指定させるのが狙いだ」



How to Identify the Works-supported Teams

と語ったとおり、参戦メーカーは各ラウンドに機材やマシンといった大がかりなものではなく、ファクトリードライバーやエンジニアを派遣し、実際のレースオペレーションは現地のチームに委ねるといった手法を想定していた。つまり、フルサポートを受けた〝メーカー直系チーム〟が参戦することを望んではいなかったのだ。

しかし、最近のエントリーリストを眺めると、現実は彼の狙いどおりにいかなかったことが分かる。

ベントレーはマルコム・ウィルソンが率いるMスポーツ、BMWはドイツのシュニッツァーとワーケンホルストといったヨーロッパを拠点とするチームに、メーカーの代理としてフルシーズンでIGTCにエントリーすることを委託している。同様に、アウディはベルギーのWRT、メルセデスAMGはイギリスのストラッカ・レーシング、アジアのグループMレーシングというチームを抱えている。フェラーリは、台湾に拠点を置くハブオート・コルサをサポート。日本のマニュファクチャラーのなかで、とくにGT3カテゴリーでの活動に力を入れているニッサンは、IGTCに関しては香港ベースのKCMGと提携し、フルシーズンエントリーしている。ホンダ勢にはホンダ・チーム・モチュールという名のチームがあるが、これはGT3マシンやTCRマシンの開発を委託されているJASモータースポーツがオペレーションしているチームで、こちらもメーカー系と言ってもいいだろう。

これらのチームとは対象的に、ポルシェはラテル以下SROが打ち出した本来の方針に従い、大陸（あるいは地域）ごとに、マシンを走らせるチームを変えながら戦っている。ほかのメーカーも、フル参戦チームと並行して、特定の地元チームのサポートを行なうこともある。

ワークスはドライバーで判別可能

メーカーからの支援を受けているチームに共通する特徴のひとつは、ドライバーラインアップだ。それらのチームは、少なくともひとり、多ければ全員が、そのメーカーのファクトリードライバー、あるいはメーカーから正式に認められた予備要員のドライバーになっているのだ。

ポルシェではロマン・デュマ、スヴェン・ミューラー、ダーク・ヴェルナーといった、世界的に活躍するフルワークスドライバーに加え、デニス・オルセン、マット・キャンベル、マシュー・ジャミネットといったワークスのジュニア・ドライバーらの存在感が際立っている。

メルセデスAMGも同様で『メルセデスAMGドライバーズ』として、マロ・エンゲル、ラファエル・マルセロ、マクシミリアン・ゲーツ、マクシミリアン・ブークなど、伝統的に大勢の予備要員を抱えている。ベントレーはさらに明確で、スティーブン・ケイン、ジュール・グーノン、ジョーダン・ペッパー、アンディ・ソウセック、マキシム・スーレといったワークスドライバー勢が、シーズンを通じてMスポーツが手がけるファクとリーマシンをド

Driver 3	Nat/Cat
小林 可夢偉	JPN/Platinum
濱口 弘	JPN/Bronze
A.ダアルベルト	AUS/Silver
上村 優太	JPN/Silver
TBA	
F.ヴェルヴィッシュ	BEL/Silver
石浦 宏明	JPN/Platinum
牧野 任祐	JPN/TBA
E.リベラッティ	ITA/Silver
富田 竜一郎	JPN/Silver
TBA	
C.ミース	DEU/Platinum
武藤 英紀	JPN/Platinum
M.ジェンセン	DNK/Silver
中嶋 大祐	JPN/Gold
J.バートン	AUS/Gold
M.ポマー	DEU/Silver
M.トムチュク	DEU/Platinum
A.ヘンリー・ダシルバ	GBR/Bronze
T.ヴォーティエ	GBR/Gold
B.シールズ	AUS/Silver
TBA	
TBA	
TBA	
TBA	
Y.ブルマン	NDL/Gold
TBA	
TBA	
TBA	
J.ペッパー	ZAF/Gold
TBA	
久保 宣夫	JPN/Bronze
TBA	
DRAGON	JPN/Bronze
本山 哲	JPN/Platinum
TBA	
M.ジャミネット	FRA/Gold
M.キャンベル	AUS/Gold
M.エンゲル	DEU/Platinum
TBA	

ライブしている。

アウディのラインアップには、マーカス・ヴィンケルホック、クリストファー・ミース、クリストファー・ハース、ドリス・バンスール、ケルヴィン・ファン・デル・リンデ、フレデリック・ヴェルヴィッシュといったGT3のスペシャリストが含まれている。

もちろん、ワークスのサポートを受けるチームは、マシンの準備やセットアップだけでなく、レースの戦略にいたるまで、ファクトリーのエンジニアや技術者と密接に連携しながら仕事を進めている。それまでに世界各地で集積したデータというデータを活用し、プライベーターに対して大きなアドバンテージを得ているのだ。

基本的にGT3カテゴリーはカスタマーレーシングと呼ばれる分野なので、通常のチーム＝プライベーターは当然、参戦にあたり必要な資金を自分たちで調達しなければならない。しかし、ファクトリーからのサポートを受けているチームは、技術的なものと同時に、経済的な支援も受けているため、あらゆる意味で活動しやすい環境が充分に整っているのだ。

どのチームがワークスのサポートを受けているのか見極めるのは、それほど難しくはない。先述のとおり、これらのチームはファクトリードライバーを起用しているが、チーム名にも分かりやすい特徴が表れるのだ。

たとえば、アウディではメーカー直系のチーム名は『アウディスポーツ・チーム・○○』に、それと同様にメルセデスも『メルセデスAMGチーム・○○』という名前になっている。ベントレーを走らせているのはMスポーツしかいないため、ベントレーは見分けやすいというよりも、答えが初めから出ているようなものだ。

その一方で、BMWは事情が少々異なる。シュニッツァーは『BMWチーム・シュニッツァー』であるのに対し、ワーケンホルストはBMWのフルサポートを受けているものの、『ワーケンホルスト・モータースポーツ』という名前を使っているのだ。

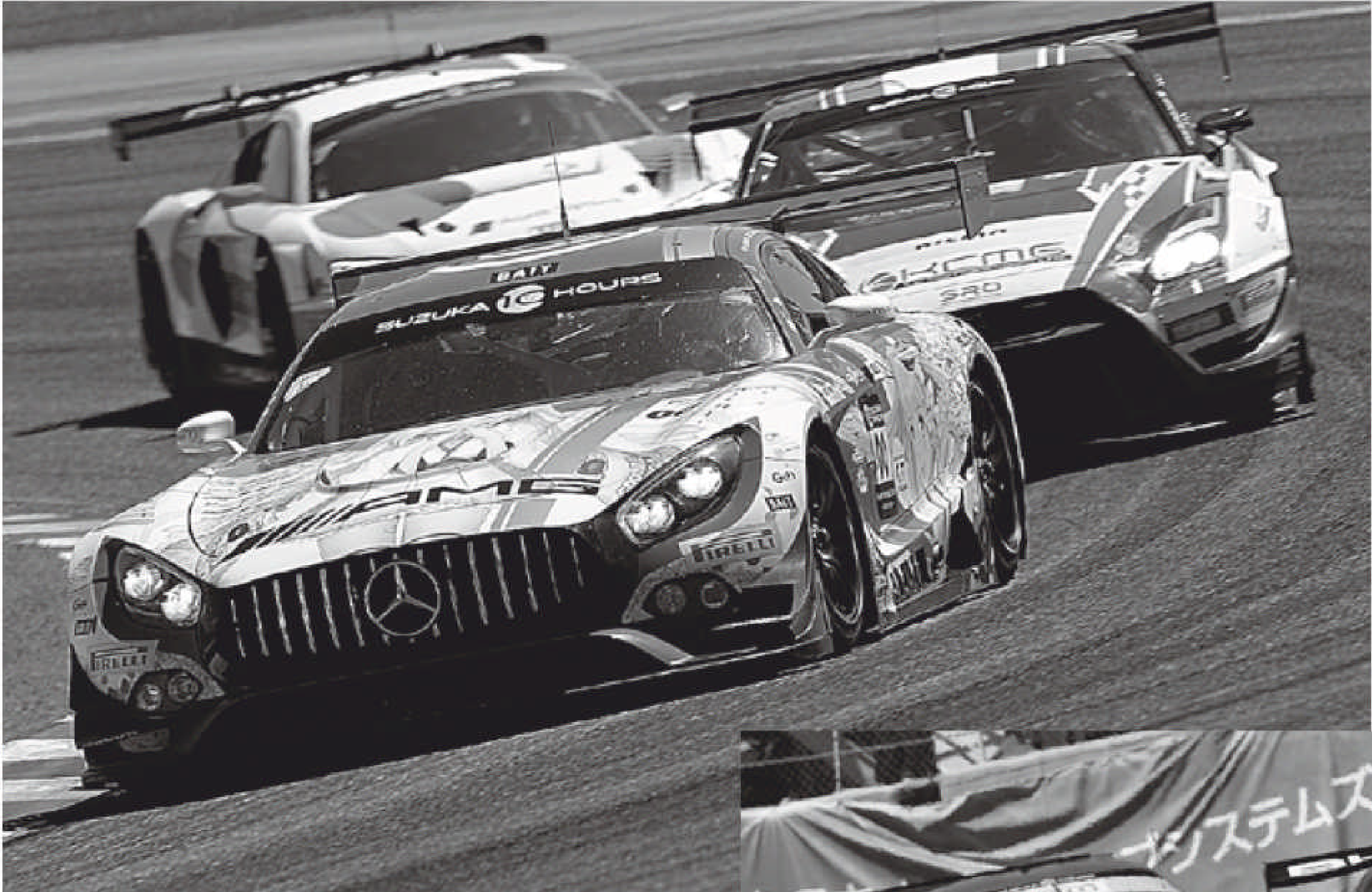
ポルシェは常に地元のチームにオペレーションを任せているため、チーム名からは何も分からない。その代わり、ワークスドライバーがいるかどうかで判断することができる。さらにファクトリーから派遣されているテクニカルスタッフの数や、必ずしもそうだとは言えないがウェアの違いで判断することが可能だ。

今年もやはりドイツ車が強い？

非常に強力で興味深いプライベーターやセミプライベーターのチームが複


J.Goto

今年の鈴鹿10時間でも、ベントレーを走らせるのは『Bentley Team M-Sport』という完全なワークスチームのみ。昨年は鈴鹿初登場ということもあり６位に終わったが、２年目となる今年はパフォーマンスを上げてきそうだ。


K.Masuda

ワークスサポートを受けてスパ24時間や鈴鹿10時間に参戦するグッドスマイル・レーシング。ドライバーの実力はメーカー系に勝るとも劣らないが、ワークスドライバーを受け入れていないこともあってか、昨年は他のチームよりもメーカーからのサポートはやや弱い印象だった。


M.Kamio

昨年に引き続き、Honda Team Motulが鈴鹿10時間に参戦。昨年はホンダ系国内トップドライバーで固めたが、慣れないピレリタイヤに手を焼いた。今季はカリフォルニア８時間でポールポジションを獲得するなど、一発の速さは見せているが、決勝ではライバルの後塵を拝している。

The 48th SUMMER ENDURANCE
2019 SUZUKA 10 HOURS

勝手に“ワークス度”

2019 鈴鹿10時間耐久レース エントリーリスト（6月27日時点）

リスト左に記載したのは、編集部の独断と偏見でワークス度、および鈴鹿10時間での期待度を評価したもの。今年もドイツのワークス勢が強そう。ポルシェの安定感は素晴らしいが、鈴鹿はレイアウト的に厳しいか。

勝手に“ワークス度”	No.	Class	Team	Nat	Car	Driver 1	Nat/Cat	Driver 2	Nat/Cat
○	00	Pro	Mercedes-AMG Team Goodsmile	JPN	Mercedes-AMG GT3	谷口 信輝	JPN/Gold	片岡 龍也	JPN/Gold
	2	Pro-Am	CarsTokaiDream28	JPN	LOTUS EVORA MC	高橋 一穂	JPN/Bronze	加藤 寛規	JPN/Silver
	6	Pro-Am	WALL RACING / ADRIAN DEITZ	AUS	LAMBORGHINI HURACAN GT3	A.ディーツ	AUS/BRONZE	C.マコンビル	AUS/Silver
	8	Silver	apr with ARN racing	JPN	Ferrari 488 GT3	永井 宏明	JPN/Bronze	織戸 学	JPN/Silver
	9	Am	MP Racing	JPN	NISSAN GT-R NISMO GT3	J.シンドウ	JPN/TBA	TBA	
◎	10	Pro	Audi Sport Team WRT	BEL	Audi R8 LMS GT3 Evo	D.バンスール	BEL/Gold	K.ファン・デル・リンデ	ZAF/Gold
?	11	Pro	Planex SmaCam Racing	JPN	McLaren 720S GT3	M.ハッキネン	FIN/Gold	久保田 克昭	JPN/Bronze
	18	Pro	TEAM UPGARAGE	JPN	Honda NSX GT3	小林 崇志	JPN/Gold	松浦 孝亮	JPN/Gold
○	018	Pro	KCMG	HKG	NISSAN GT-R NISMO GT3	A.インペラトーリ	CHE/Gold	O.ジャービス	GBR/Platinum
	21	Pro	Audi Team Hitotsuyama	JPN	Audi R8 LMS GT3	A.ピカリエロ	BEL/Silver	R.ライアン	GBR/Gold
○	27	Pro	HubAuto Corsa	TWN	Ferrari 488 GT3	N.フォスター	AUS/Gold	TBA	
◎	28	Pro	Audi Sport Team Absolute Racing	CHN	Audi R8 LMS GT3 Evo	M.ウィンケルホック	DEU/Platinum	C.ハース	DEU/Platinum
△	30	Pro	Honda Team Motul	ITA	Honda NSX GT3 Evo	B.バケット	BEL/Platinum	M.ボナノミ	ITA/Gold
△	34	Pro	Walkenhorst Motorsport	DEU	BMW M6 GT3	C.クログネス	NOR/Gold	N.キャッツバーグ	NLD/Gold
	034	Pro	Modulo Drago CORSE	JPN	Honda NSX GT3 Evo	道上 龍	JPN/Gold	大津 弘樹	JPN/Gold
○	35	Pro	KCMG	HKG	NISSAN GT-R NISMO GT3	松田 次生	JPN/Gold	千代 勝正	JPN/Gold
	37	Silver	Callaway Competition with BINGORACING	JPN	Callaway Corvette C7	武井 真司	JPN/Bronze	小河 諒	JPN/Silver
◎	42	Pro	BMW Team Schnizer	DEU	BMW M6 GT3	A.ファーファス	BRA/Platinum	N.イエロリー	GBR/Gold
	43	Pro	Team Strakka Racing	GBR	Mercedes-AMG GT3	C.ニールセン	DNK/Silver	A.クリストドウロウ	GBR/Gold
◎	44	Pro	Mercedes-AMG Team Strakka Racing	GBR	Mercedes-AMG GT3	L.ウィリアムソン	GBR/Gold	G.バフェット	GBR/Platinum
	51	Silver	AMAC Motorsport	AUS	Porsche 911 GT3 R	A.マクファーソン	AUS/Bronze	B.ポーター	AUS/Bronze
	53	Pro	McLaren Customer Racing Japan	JPN	McLaren 720S GT3	TBA		TBA	
	55	Pro	McLaren Customer Racing Japan	JPN	McLaren 720S GT3	TBA		TBA	
	60	TBA	LM corsa	JPN	Porsche 911 GT3 R	脇阪 寿一	JPN/Gold	脇阪 薫一	JPN/Bronze
	75	Pro	SunEnergy1 Racing	AUS	Mercedes-AMG GT3	K.ハブル	AUS/Bronze	M.グルニエ	CAN/Silver
○	77	Pro	Mercedes-AMG Team CraftBamboo Racing	HKG	Mercedes-AMG GT3	M.ゲーツ	DEU/Platinum	L.シュトルツ	DEU/Gold
?	87	Pro	JLOC	JPN	LAMBORGHINI HURACAN GT3	TBA		TBA	
?	88	Pro	JLOC	JPN	LAMBORGHINI HURACAN GT3	TBA		TBA	
	98	Am	ARROWS RACING	MYS	Honda NSX GT3	P.マ	HKG/Bronze	L.リウ	MAC/Bronze
○	107	Pro	Bentley Team M-Sport	GBR	Bentley Continental GT3	S.ケイン	GBR/Gold	J.グーノン	FRA/Gold
○	108	Pro	Bentley Team M-Sport	GBR	Bentley Continental GT3	A.ソウセック	ESP/Platinum	M.ソレット	BEL/Gold
	112	Am	SATO-SS SPORTS	JPN	Mercedes-AMG GT3	佐藤 敦	JPN/Bronze	山下 亮生	JPN/TBA
	188	Pro-Am	Garage59	GBR	Aston Martin V8 Vantage GT3	A.ウエスト	SWE/Bronze	C.グッドウィン	GBR/Bronze
	200	Pro-Am	TAIROKU RACING	JPN	NISSAN GT-R NISMO GT3	高木 真一	JPN/Gold	山口 大陸	JPN/Bronze
	300	Pro	TAIROKU RACING	JPN	NISSAN GT-R NISMO GT3	H.ニューウェイ	GBR/Silver	N.コスタ	BRA/Silver
	777	TBA	CarGuy Racing	JPN	Ferrari 488 GT3	木村 武史	JPN/Bronze	K.コッツォリーノ	JPN/Silver
○	911	Pro	EBM	NZL	Porsche 911 GT3 R	S.ミューラー	DEU/Gold	R.デュマ	FRA/Platinum
○	912	Pro	Absolute Racing	HKG	Porsche 911 GT3 R	D.ヴェルナー	DEU/Platinum	D.オルセン	NOR/Gold
◎	999	Pro	Mercedes-AMG Team GruppeM Racing	HKG	Mercedes-AMG GT3	M.ブーク	DEU/Platinum	R.マルセロ	ITA/Platinum
	TBA	TBA	CRAFT-BAMBOO RACING	HKG	Mercedes-AMG GT3	TBA		TBA	

今年もワークス勢が真夏の鈴鹿を席巻か

数エントリーしているとはいえ、鈴鹿で成功を収める可能性が高いのは、いうまでもなくワークスのサポートを受けるチームだ。

昨年、非常に暑いコンディションのなか、トリスタン・ボーティエ、エンゲル、マルセロ組のグループMレーシングのメルセデスAMG GT3が鈴鹿10時間を制し、ルイス・ウィリアムソン、ゲーツ、アルバロ・パレンテ組のストラッカ・レーシングのAMGが2位に続いた。アウディも強力で、アブソルート・レーシングとWRTのマシンが3、4位につけた。そして5位になったのは谷口信輝、片岡龍也、小林可夢偉の日本人ドライバー勢がドライブしたグッドスマイルレーシング。このチームは今年も『メルセデスAMGチーム・グッドスマイル』として、同じラインアップで鈴鹿に挑む。ベントレーは6位入賞を果たしたが、ポルシェは1台もトップ10入りを果たすことができなかった。

今年もアウディ、メルセデス、ベントレー勢は、間違いなく再び鈴鹿で素晴らしいパフォーマンスを披露してくれることだろう。また、ハブオートのフェラーリやニッサン勢の活躍にも期待したい。一方、ポルシェのマシンはアップデートされた911 GT3 Rになったので、昨年よりはいい走りを見せてくれるはずだ。最後にこれだけは断言しておこう。今年、日本でこれほど強力なGT3マシンが一堂に会するレースを見る機会は他にない。48回目の伝統ある鈴鹿の夏の耐久レースを見逃してはならない！

as流 ピリ辛 市販車インプレ

ベースマシン一刀両断!! 番外編

不定期連載 Vol.13

SUZUKI SWIFT SPORT

小さくてパワフル スポーツ志向以外でも オススメな一台

ラリーなどで活躍するスイフトは、チューニング界でも
「いい素材」として高い人気を誇っている
今回はそんなコンパクトスポーツを番外編として紹介する

Text & Photo：岡村神弥（Shinya Okamura）
Photo：auto sport

1t以下の軽量ボディに1・4ℓターボエンジン。想像するだけでワクワクする。それがスズキ・スイフトスポーツのパッケージだ。

　現代のクルマはボディが大型化し、電子制御が大きな顔をしている。さらに、タイヤの性能も向上しているため、どうしても運転実感が薄くなり、楽しさを感じにくい。そういった状況下でいちばんホットなのが、スモールカーベースのスポーツモデル。スイフトスポーツはその1台だ。

　初代スイフトは軽自動車がベースだった。4代目にあたる現行型のルーツは２００４年に登場した2代目。スズキ初の世界戦略車である。この2代目はハンドリングでスポーティさを演出したかったようだ。ノーマルでもオーバーステア傾向が強く、ステアリングアクションだけでテールアウトしてしまう。他のスズキ車には見られないこの特性は日本のジャーナリストなどには好評だった一方、ヨーロッパでは酷評され、一部地域では販売を見合わせる事態になった。

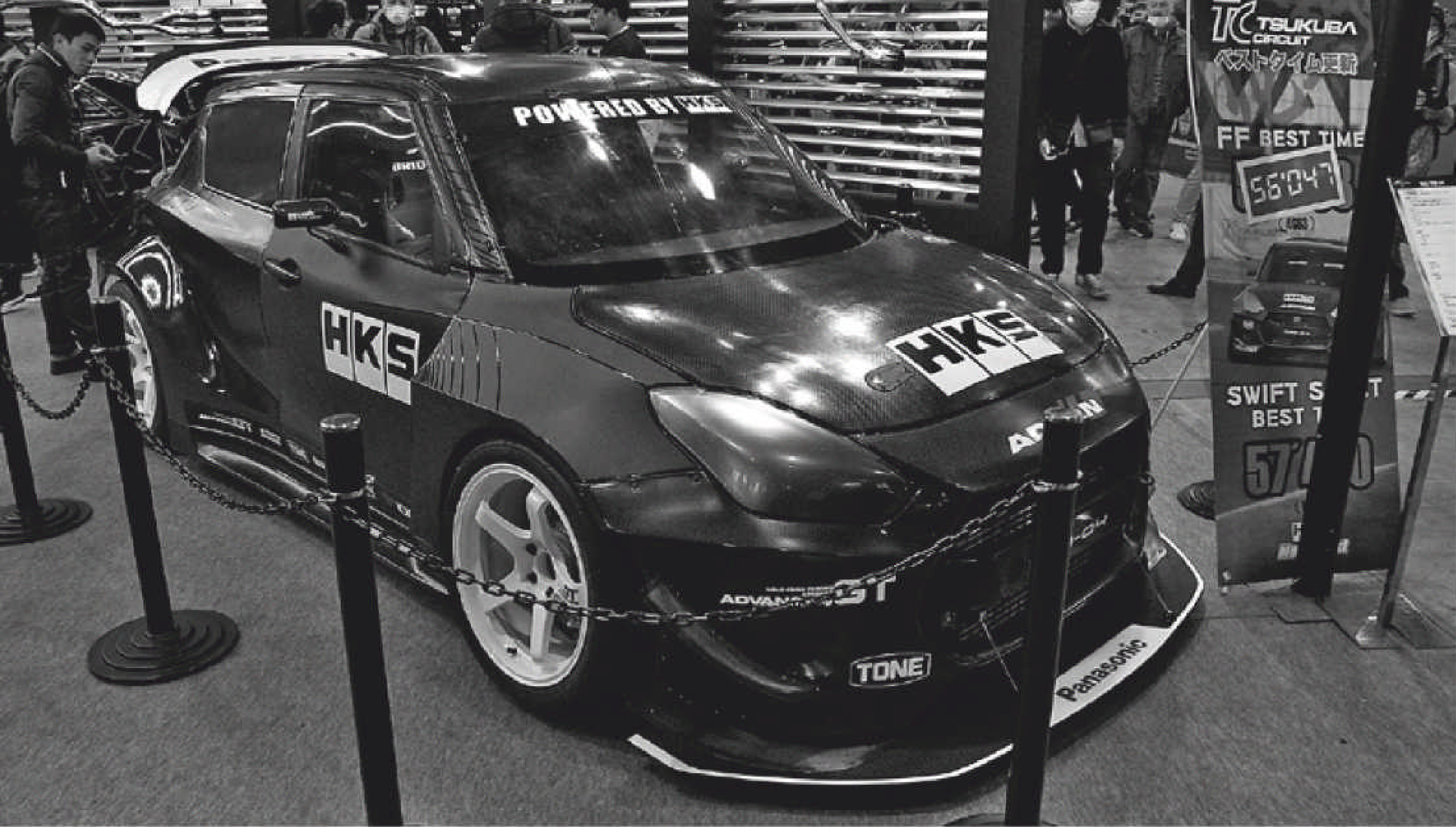
　運動性能の良さをオーバーステアでしか表現できないとすれば、自動車メーカーとしては稚拙で、スポーツドライビングの楽しさを曲解している。2代目はマイナーチェンジに際し、リヤサスペンションを強化、設計変更することで常識的なスタビリティを確保した。だが、スズキは現行型のCMでも相変わらずオーバーステアな走りを披露している。困ったものだ。

　スイフトの特徴は、ベーシックなスモールカーであることだ。余計な要素は盛り込まず、シンプルに作られている。たとえば、開口部の高いリヤハッチ。これは荷物の積み下ろしは大変になるが、その分剛性面では有利になる。立ったAピラーも空気抵抗的に不利だが、モノコック構造では無理が少ない。いずれも軽量化にも有効だ。余計なスペースは持っておらず、スポーツモデルのベースにマッチしている。

　現行のスイフトスポーツは、軽量化されたボディと1・4ℓターボが話題となった。5ナンバーの通常型スイフ



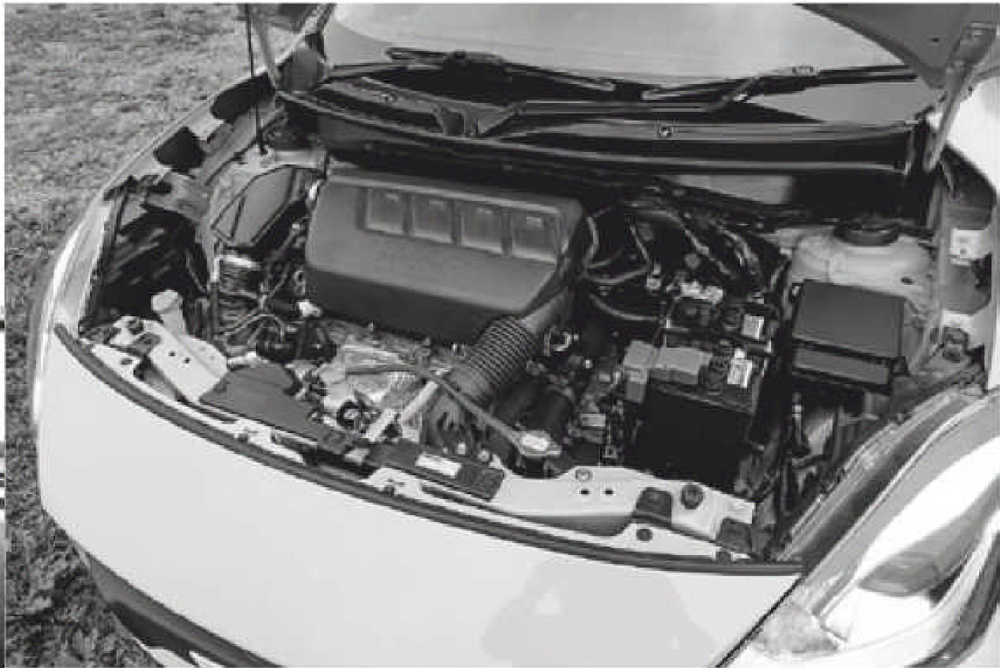
S.Okamura



auto sport

今回は番外編ということでチューニングカーをピックアップ。これはHKSが現行スイフトスポーツをベースに制作したTRB-04。TRBはTsukuba Record Breakerの略で、読んで字のごとく筑波サーキットでのタイムアタックを目的とした車両であることを意味している。TRB-04のターゲットは、FF車としては驚異的な筑波55秒台。これまでに、ミツビシの名機4G63を搭載した状態で56秒台前半をマークしたほか、オリジナルのK14Cではスイフトスポーツ最速となる57秒480を記録している。この冬が楽しみだ。

S.Okamura



エンジンは直列４気筒ターボのK14C。最高出力140PSを発生するこのエンジンは、エスクードにも搭載されるものだ。燃費はカタログ値で16.4（6MT）／16.2（6AT）km/ℓといい数値。実際に走らせると、ボディ自体が軽いということもあり、ATでもMTでも14km/ℓ程度を記録するのはそう難しくはない。



S.Okamura



S.Okamura

トに対し、スイフトスポーツは3ナンバーだが、世界標準のボディはこの3ナンバーサイズだ。

エンジンはいわゆるダウンサイジングターボで、極低回転から実用的なトルクを発生する。そのためレッドゾーン手前の5500rpmで明確に頭打ちとなるが、そもそも旧型の1・6ℓNAも高回転は苦手だったので、退化はしていない。

ダウンサイジングターボはMTで乗っても面白みが少ない。2速でも5速でも普通に走れてしまうため、ギヤを選ぶ意味がないからだ。実際、1100rpmくらいから実用できる。そういう意味ではATのほうがスポーティに走りやすいと言える。そしてスイフトスポーツの6速ATは期待を裏切らない。シフトショックはあるものの、変速動作が速いため、スポーツ志向でも不満は少ないだろう。気になるのはATの耐久性だが、同じ趣向であるフォルクスワーゲンのTSIより優れていることは間違いない。

ストロークがやや長いシフトレバー、少しだけ高めのヒップポイントなど、スポーツモデルとしての詰めが甘い感じもする。現行型ではレカロシートの設定がなくなったが、正直なところいまのシートのほうがずっと上出来である。最も大きな不満は違和感の残るステアリングフィール。電動パワーステアリングのセッティングが不十分なのだ。スイフトに次いで発表されたクロスビー以降では改善されているだけに、かなり残念である。

スイフトスポーツの最も強力な武器は価格である。なにしろ、6速MTが170万円（税抜）という超バーゲンプライスなのだ。乗り心地も硬さを感じさせるシーンはなく、使いやすい。スポーツモデルとしてだけでなく、パワフルなスモールカーとしてもお勧めできる希有なモデルなのである。

スズキ スイフトスポーツ 主要諸元

車体	
車名・型式	スズキ・CBA-ZC33S
全長／全幅／全高	3890／1735／1500 mm
ホイールベース	2450 mm
トレッド 前／後	1510／1515 mm
最低地上高	120 mm
車両重量	970(6MT)／990(6AT) kg
乗車定員	5名
駆動方式	2WD(FF)
トランスミッション	6MT／6AT
ステアリング歯車形式	ラック&ピニオン式
サスペンション 前／後	マクファーソンストラット式コイルスプリング／トーションビーム式コイルスプリング
ブレーキ 前／後	ベンチレーテッドディスク／ディスク
タイヤサイズ 前／後	195/45R17／195/45R17
エンジン	
エンジン型式	K14C
エンジン形式	水冷4サイクル直列4気筒直噴ターボ DOHC16バルブVVT
エンジン排気量	1371 cc
エンジン内径／行程	73.0／81.9 mm
圧縮比	9.9
エンジン最高出力	103kW(140PS)/ 5500rpm
エンジン最大トルク	230N・m(23.4kgf・m)/ 2500-3500rpm
使用燃料	無鉛プレミアムガソリン
タンク容量	37ℓ
燃料消費率(JC08モード)	16.4(6MT)／16.2(6AT) km/ℓ

Translation：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：XPB

トニー・ドジンズ ● Tony Dodgins
Nationality：UNITED KINGDOM

“イギリスGP問題”は無事解決か

「ハミルトン後」を支えるふたりの若武者

さまざまな憶測が飛び交っていたが、今後もイギリスGPは
これまでどおりシルバーストンで開催されることが決まった
まだ不安材料は残っているが、ひと安心というところだ

イギリスGP開催直前、シルバーストンが新たに５年間の延長契約を結んだことが発表された。開催権料は総額１億ポンド（約135億円）と推定される。リバティメディアとの交渉は順調に進み、契約が途切れる可能性は低かった。とはいえ、F1の前オーナーであるバーニー・エクレストンが、何かと言えばシルバーストンを目の敵にしていただけに、今回の開催延長に関係者は皆、胸をなで下ろしていた。

シルバーストンとバーニーは、2010年に17年間もの長期契約を締結。これがサーキットには重い財政負担としてのしかかっていた。というのも、開催権料は毎年５％増の累進方式になっており、10年に1150万ポンド（約15億5000万円）だったのが、18年には1700万ポンド（約23億円）まで激増していた。これでは、たとえイギリスGPのチケットが完売したとしても、サーキット側に利益は残らない。さらに契約最終年となる26年には、2500万ポンド（約33億7000万円）にまで支払い額が膨らむことが予想され、シルバーストンにとっては契約の見直しが急務だったのだ。

５年間で135億円という額は決して安価ではないが、累進方式を回避できただけでも大きな成果だというのがシルバーストン側の見解だ。その一方、彼らにはふたつの懸念がある。ひとつは現在のイギリスにおけるF1人気が、完全にルイス・ハミルトンに“おんぶに抱っこ”状態であることだ。ハミルトンはすでに34歳、F1参戦13年目のシーズンを過ごしている。ハミルトンはミハエル・シューマッハーの持つ通算91勝の最多勝記録、そして７度の獲得タイトルを破ることを秘かに目標としていると思われる。しかし、他方では技術規則が大きく変わる21年までには引退したい意向をほのめかしてもいる。はたしてハミルトンが姿を消しても、チケット完売状態は続くだろうか。

もうひとつの懸念は、ロンドンでのGP開催である。リバティメディアはロンドンで市街地レースを行ないたがっており、ロンドン側も非常に積極的だ。現状では人口の密集した大都市での一戦にはクリアすべき問題が多く、近いうちに開催が決まる可能性は低い。さらにシルバーストンという素晴らしいサーキットでのGPを、ドライバーをはじめとする関係者、そしてファンも強く支持している。とはいえ、ロンドンGPは非常に魅力的なアイデアであるだけに、シルバーストン側も危機感を隠していない。

最初のハミルトン問題に関しては、解決策が見えつつある。ジョージ・ラッセルとランド・ノリスという有力な若手後継者が出現したからだ。彼らふたりのイギリス人ドライバーは、デビューシーズンである今季からさっそく、素晴らしい走りを披露している。低迷するウイリアムズに所属するラッセルは、たしかにその凄さがなかなか見えにくいかもしれない。ラッセル自身、「毎レース19位争いをするのは、なかなかキツイよね」と、不満を隠さない。しかし、一方でラッセルは、ウイリアムズ上層部とメルセデスのトト・ウォルフにしっかりアピールできていることは理解している。

大事故からのF1復帰を果たしたロバート・クビカにかつての輝きが見られないことも、チームメイトを務めるラッセルの評価を難しくしている。とはいえ、予選でのラッセルは、クビサに平均0.59秒の差をつけているのだ。これはレッドブルとアルファロメオのチームメイト同士のタイム差よりも小さいということを、クビカへの名誉のためにつけ加えておきたい。

そして、チームメイト同士で最もタイム差が小さいチームが、マクラーレンのカルロス・サインツとノリスである。その差は実に、0.01秒。トロロッソ時代にマックス・フェルスタッペンと互角の勝負を繰り広げたサインツに対し、ノリスはこれだけの速さを１年目から見せているのである。さらにノリスは開幕戦でいきなり予選８番手の速さを披露すると、開幕10戦ではQ3進出率70％を誇っている。マクラーレンがサインツとノリスの契約延長を早々に発表したのも、充分に理解できることだ。

ラッセルも来季以降、戦闘力のあるクルマに乗ることができれば、いま以上に輝くことは間違いない。そしてもし、それがメルセデスであれば、イギリス人ファンにとってはこれ以上のことはない。マクラーレンも順調に復活への道を歩んでいるようだし、どうやら「ハミルトン後」をあれこれ悩む必要はなさそうだ。



今号のレポーター
ジョン・オレオビクツ
John Oreovicz
インディアナポリス在住のベテラン記者。インディカーは20年以上にわたり取材しているほか、NASCARやドラッグレースもカバーする。

from Worldwide Pressroom

各国モータースポーツ最新事情 **Lap.166**

オンでもオフでも変わらないペンスキーの存在感

シーズンも終盤に差し掛かり、今年の王者候補も数人に絞られた2019年のインディカーシリーズ
いまタイトル争いの中心にいるペンスキー勢は、閉幕後のストーブリーグでも注目すべき存在になりそうだ

Translation：新井宣之（Nobuyuki Arai）
Photo：INDYCAR

インディカーシリーズは現在も北米最高のシリーズとして君臨している。NASCARよりも速くエキサイティングで、F1よりもシンプルで飽きのこないインディカーは、他のシリーズにはないコース、イキのいい若手と名声を確立したベテランが入り混じった顔ぶれ、そして最終戦の最終ラップまで何が起きるか分からないタイトル争いなど、レースの醍醐味が満載だ。

シリーズの歴史で唯一、変わらないのはチーム・ペンスキーの偉大さで、その伝統は今季も継承されている。本稿締め切り時点では12戦が終了しており、そのうち7戦をジョセフ・ニューガーデンとシモン・パジェノーのペンスキー勢が制し、ランキングでもそれぞれ1位と3位につけている。首位をひた走るニューガーデンは、得意とするショートオーバルのアイオワで完勝。今季最多4勝目を挙げて2位以下とのポイント差をさらに広げた。一方のパジェノーもまた、チームの総帥ロジャー・ペンスキーに愛されているドライバーのひとりで、今季は悲願のインディ500制覇を果たしている。

タイトル争いにおいて、ペンスキー勢の対抗馬となるのは、アンドレッティ・オートスポートのアレクサンダー・ロッシだろう。今季のロッシはロングビーチとロードアメリカの2戦で独走優勝し、ニューガーデンと29点差のランキング2位につけている。パジェノーはロッシからさらに29点差の3位だ。首位と98点差の4位には昨年王者スコット・ディクソンがつけ、虎視眈々と上位をうかがっている。

現在の話題のひとつに、来季以降に向けたペンスキーのドライバーラインアップがある。開幕当初は、16年に念願のシリーズ王者に輝き、翌年もニューガーデンに続き2位に入ったものの、18年は未勝利に終わっていたパジェノーが来季のシート確保を危ぶまれていた。しかし、5月のインディアナポリスでの2連戦を制すと、その後もトロントで優勝を飾り、抜群の安定感によりチーム内での地位を再構築した。

対象的なのがウィル・パワーで、今季はすべてのレースでミスを連発するか、あるいは不運に見舞われるという大苦戦が続き、ランキングでもトップから大きく引き離された5位と低迷。この予想外の成績が、シート争いを混迷させている一因だ。しかし、来季のペンスキーのドライバーラインアップが大きな話題になっている最たる理由は、ロッシがストーブリーグに参戦する可能性があるからだ。

気が進まないながらも、16年にF1から母国へと戻ってきたカリフォルニア出身の27歳は、いまやシリーズのトップドライバーとして地位を確立し、どんな種類のコースでも優勝争いができるドライバーとして恐れられている。ロッシは、チームオーナーのマイケル・アンドレッティとホンダに強い忠誠心を持つと言われているが、伝統あるペンスキーに加入できるチャンスがあるとすれば、自身の忠誠心も抗えないかもしれない。どのような結末になろうと、オフシーズンのドライバー市場は、ロッシの今後の動向に左右されることはたしかだ。

だがその前に、今季のタイトル争いが重要だ。注目すべきはやはりロッシ。ロッシは昨年、今季の残り5戦中2戦のサーキットで優勝を飾っており、04年以来の開催となる最終戦の地ラグナセカは、彼の裏庭とも呼べるコースだ。この若手が連続優勝を飾って一気に初戴冠まで駆け上がるか、それとも5度のシリーズ制覇を誇るディクソンらが追い上げ、ペンスキーの手からタイトルを奪い取るのか。タイトル争いで考慮すべき要素は尽きないが、それでもなお、ペンスキーの三本柱は強力だ。とくにパワーが本来の力を取り戻してライバル勢からポイントを奪うようであれば、ニューガーデンかパジェノーの王者返り咲きが最も現実的に思える。

何はともあれ、今季のインディカーシリーズのタイトル争いは、最終戦ラグナセカの最終ラップでチェッカーフラッグが振られるまで続きそうだ。



今季も変わらぬ存在感を見せるペンスキー。それを支えるシボレーも今季は好調で、ここまで7勝をマークしている。トロントで投入したアップデートにより、パワーと燃費が改善されている。

全日本MS会議 vol. 226

(議題) 育成か淘汰か

Text : **大串 信** (Makoto Ogushi)

長年にわたって「ドライバー育成プログラム」というものの周辺でさまざまな事態を見守ってきたが、今回のダニエル・ティクトゥム離脱劇には正直これまでにない衝撃を感じた。

ご存じのように、TEAM MUGENからスーパー・フォーミュラに参戦していたティクトゥムは、シリーズ第3戦いっぱいで姿を消してしまった。彼はレッドブルの育成ドライバーとして次期F1ドライバー候補と言われていたし、おこぼれ混じりとはいえマカオF3で2連勝を記録しているのだからその才能が半端ではないことは証明済みだ。

昨年、F2とSFのダブル参戦をしていた福住仁嶺のピンチヒッターとしてSFに乗り、今季はフルシーズンを腰を据えてSFを戦うというから期待していた。新しいマシン、新しいタイヤに慣れたらどんなパフォーマンスを発揮してくれるのだろうとワクワクもした。

ところがどうだろう。レッドブルはたったの3レース走った結果を見ただけで「成績不振」と評価を下してティクトゥムとのジュニアドライバー契約を解除、当初1年間確保されていたはずのシートを取り上げて後釜のパトリシオ・オワードに交代させてしまった。つまりティクトゥムは「落第」したのである。

日本のいわゆる育成プログラムが「マカオGPに2連勝」した若手ドライバーを3レースの結果だけを見て契約解除することは、まずあり得ないだろう。「才能はあるんだからいつか芽が出る」と、長い目で見て水をやり肥料を与えて世話を続けるに違いない。それがまさに日本の「育成システム」だからだ。日本の学校は大学に至るまで「落第」はできるだけさせず、できるだけ学ぶことをさせる「進級型」の仕組みが特徴で、レーシングドライバー育成プログラムもまさにその流れの延長に成立している。

ところが今回のレッドブルジュニアプログラムは、ヨーロッパ式の「ダメな者は落とし、良い者だけを残す」という「淘汰型」の仕組みとして働いた。つまり、極端な言い方をすれば、才能ある若者を起用するのは良いが、そのなかで「少しでもダメな者をあぶり出し落第させ、本当に優秀な選手をごく少数だけ残す」ためのプログラムなのである。

マカオで2連勝したって、ステップアップしたSFを3レース走ってシリーズポイントを1点しか獲れないのであれば、その先は期待できないと判断し次の選手に切り替える。考えてみれば無慈悲なやり方だ。

ぼくは日本式の「頑張ったみんなで上へ行こうぜ」的な育成プログラムは、それなりの役割を果たしてきたと評価している。そこで幅広く多くの優秀なドライバーが育ったからこそ、今の国内レースの基盤ができ毎回ハイレベルなレースが見られるようになったのだから。

でもさらにその上、と考えたときには、ヨーロッパ式の無慈悲な淘汰が行なわれなければ、そうやって選抜されたヨーロッパの才能とは戦えないのだろうなと、今回のティクトゥム降板劇を見てつくづく思い知ったのである。

あの日のポディウム

お立ち台写真で味わう“時代”の匂い Lap 35

Text : auto sport　Photo : LAT



Formula Nippon

| 第1戦 | 鈴鹿

国内トップフォーミュラで9年ぶりの勝利を挙げたナカジマレーシング。その9年前の勝ち星は、小暮卓史が開幕戦の鈴鹿でマークしたものだ。スタートでは予選2番手のオリベイラがPP小暮に先行。2台のマッチレースは、オリベイラの翌周にピットに飛び込んだ小暮が、コース復帰後に逆転し決着した。2台はともにリヤ2本交換を選んでいた。この年、オリベイラは2勝を挙げて王者に。3人しかいなかった外国籍のドライバー（この写真のふたりとロイック・デュバル）がランキングトップ3を占めた。なお、小暮のチームメイトはこの年ルーキーだった山本尚貴である。





J-P.デ・オリベイラ
［ Mobil 1 TEAM IMPUL ］



小暮卓史
［ NAKAJIMA RACING ］



A.ロッテラー
［ PETRONAS TEAM TOM'S ］

auto sport No.1512 BEFORE & AFTER

前号に間に合わなかったこと、今号に載せきれなかったこと、次号までの予定まとめ

7/17 [wed]

F1 アルファロメオ、これまで空力部門の責任者を務めてきたジャン・モンショーが８月１日付でテクニカルディレクターに就任することを発表

FE ポルシェ、2019/20シーズンのドライバーとしてアンドレ・ロッテラーを起用すると発表

WEC TOYOTA GAZOO Racing、トヨタ・ヤング・ドライバーズ・プログラムの一環として、“TGR WECチャレンジドライバー”の新設を発表。山下健太をLMP2クラスに送り込むことを明らかに

WEC レーシングチーム・ネーデルランドが来季に向けて体制を発表。マシンを昨シーズンの『ダラーラP217』から『オレカ07』へスイッチし、パートナーチームも従来のデイブテック・エンジニアリングからTDSレーシングへと変更に

WRC Mスポーツ・フォード、レギュラードライバーのエルフィン・エバンス（フォード・フィエスタWRC）が第９戦フィンランドをケガにより欠場すると発表。代役はWRC2プロクラスを戦っているガス・グリーンスミス

7/18 [thu]

F1 F1のマネージングディレクターを務めるロス・ブラウン、2021年にはF1マシンがすべて同じ外見になるとの声を“ナンセンスだ”と一蹴

7/19 [fri]

F1 2016年のF1世界王者ニコ・ロズベルグ、“マクラーレンのカルロス・サインツとランド・ノリスの友情は長く続かない”との見方を示す

F1 シルバーストンで実施されたタイヤテストで、レッドブルをドライブしたセバスチャン・ブエミがクラッシュ

F1 2020年に復活するオランダGPの舞台となるザントフールトが、F1開催に向けた改修に際し、グラベルのランオフエリアを残す方針であることが明らかに

IMSA 東京・有楽町の商業施設で小林可夢偉のデイトナ24時間制覇を祝した記念イベントが開催。この催しに登場したウェイン・テイラー・レーシング代表兼オーナーであるウェイン・テイラーから、可夢偉の2020年デイトナ24時間レース出場が発表された

IGTC グッドスマイルカンパニー、スパ24時間に向けてドイツの名門ブラックファルコンと組み、３台の日本のポップカルチャーをテーマとしたジャパンデザインアートカーを走らせると発表

IGTC JLOCが鈴鹿10時間の参戦体制を発表。１号車はアンドレア・カルダレッリ／マルコ・マペッリ／デニス・リンド、２号車は小暮卓史／元嶋佑弥／関口雄飛というラインアップに

CAR ゼネラル・モーターズ、ミッドシップレイアウトを採用した第８世代『シボレー・コルベット・スティングレイ』を発表

OTHER エクストリームEのオフィシャルアンバサダーに６度のWRC王者セバスチャン・オジエが就任

『オートスポーツ』No.1511 発売

7/20 [sat]

F1 レッドブルのモータースポーツ・コンサルタントを務めるヘルムート・マルコ博士、2015年に同チームからフェラーリへ移籍したセバスチャン・ベッテルに対して「フェラーリを去るべき」と助言

INDY 第12戦アイオワ チーム・ペンスキーのジョセフ・ニューガーデンが優勝。２位にチップ・ガナッシのスコット・ディクソン、３位にアロウ・シュミット・ピーターソンのジェームス・ヒンチクリフ

DTM 第５戦アッセン レース１ マルコ・ウィットマン（BMW M4 DTM）が優勝。２位にニコ・ミューラー（アウディRS 5 DTM）、３位にレネ・ラスト（アウディRS 5 DTM）

WRC WRC2プロに参戦しているマッズ・オストベルグが第９戦フィンランドを欠場することが明らかに。シトロエンC3 R5の熟成を優先

7/21 [sun]

J-F3 B-Max Racing with motopark、第５大会富士を体調不良で欠場していた山口大陸が第６大会SUGOも欠場するを明らかに。代役としてスーパーフォーミュラ参戦中のハリソン・ニューウェイを起用へ

DTM 第５戦アッセン レース２ マイク・ロッケンフェラー（アウディRS 5 DTM）が優勝。２位にウィットマン、３位にミューラー

S-TAI 第４戦オートポリス５時間 ST-Xクラスの１号車GTNET GT3 GT-R（浜野彰彦／星野一樹／藤波清斗）が総合優勝を飾り、クラス連覇に王手

7/22 [mon]

F1 今季からルノーに所属しているダニエル・リカルドの元アドバイザーであるグレン・ビーバイス、同ドライバーから1000万ポンド（約13億4000万円）以上の報酬が未払いになっていると主張

WEC シリーズが翌日から開催される公式テスト『プロローグ』に先駆け、LMP1クラスのEoT（イクイバレンス・オブ・テクノロジー＝技術の均衡）を進化させたと発表。今季のEoTには“サクセスハンディキャップ”と呼ばれる新たな調整が加わることが明らかに

WRC メルセデスからF1に参戦しているバルテリ・ボッタスが、前週にトヨタ・ヤリスWRCのテストを体験していたとの報道

OTHER イタリアの自動車関連企業ベルトーネが、耐久レースでの採用を視野に入れたバッテリー交換システムの開発を急ピッチで進めているとの報道

7/23 [tue]

F1 アストンマーティンのアンディ・パルマーCEO、レッドブルで活躍するマックス・フェルスタッペンをル・マン24時間でも走らせたいとの意向を示す

WEC 2019/20シーズン開幕前テスト『プロローグ』@スペイン・バルセロナ TOYOTA GAZOO Racingの７号車トヨタTS050ハイブリッド（マイク・コンウェイ／小林可夢偉／ホセ・マリア・ロペス）がこの日の総合トップタイムをマーク

BTCC 2022年のハイブリッド化に際し、コスワース・エレクトロニクスがハイブリッドシステムの供給を担うことが発表に

7/24 [wed]

WEC 2019/20シーズン開幕前テスト『プロローグ』@スペイン・バルセロナ 前日に続いて７号車TS050ハイブリッドが総合トップタイムをマーク

WRC 元WRC世界王者のペター・ソルベルグとその息子オリバーが、10月に開催される第12戦イギリスに参戦することが明らかに。フォルクスワーゲン・ポロGTI R5をドライブへ

RALLY 11月７〜10日に愛知県と岐阜県で開催されるWRC日本ラウンドに向けたテストイベント『Central Rally Aichi／Gifu 2019』にヤリスWRCとヒュンダイi20クーペWRCが参戦することが明らかに

7/25 [thu]

F1 ハースのチーム代表を務めるギュンター・シュタイナー、イギリスGPで発生したチームメイト同士の接触にいまだに怒りを覚えていると発言。来季のラインアップについてはサマーブレイク以降に明らかにすることを示唆

OTHER KCMG、『FIAモータースポーツゲームス』にF4シャシーを供給すると発表。新規定導入に先駆け、ハイブリッドシステムを搭載へ

7/26 [fri]

F1 メルセデスのチーム代表を務めるトト・ウォルフ、来季のボッタスの起用については８月に決定する方針であることを明らかに

IGTC 第４戦スパ24時間 予選 メルセデスAMG・チーム・ブラックファルコンの４号車メルセデスAMG GT3がポールポジションを獲得

IGTC SROが2020年シーズンの開催スケジュールを発表。10月の第４戦がアメリカのインディアナポリスで行なわれる見とおしであることが明らかに

OTHER SROがこの秋に開催される『FIAモータースポーツゲームス』の詳細を発表。同時に、このイベント向けにKCMGが供給するハイブリッドF4シャシーがお披露目される

7/27 [sat]

F1 第11戦ドイツGP 予選 メルセデスのルイス・ハミルトンがポールポジションを獲得。２番手にフェルスタッペン、３番手にボッタス

J-F3 第６大会SUGO 第13戦 宮田莉朋（カローラ中京 Kuo TOM'S F317）が優勝。２位にサッシャ・フェネストラズ（B-Max Racing with motopark F3）、３位に小高一斗（カローラ中京 Kuo TOM'S F317）

IGTC 第４戦スパ24時間スタート

7/28 [sun]

F1 第11戦ドイツGP 決勝 フェルスタッペンが逆転優勝を飾り、今季２勝目をマーク。２位にベッテル、３位にトロロッソのダニール・クビアト

➔ go to p.54

J-F3 第６大会SUGO 第14戦 エナム・アーメド（B-Max Racing with motopark F3）が優勝。２位にフェネストラズ、３位に宮田

IGTC 第４戦スパ24時間フィニッシュ GPXレーシングの20号車ポルシェ911 GT3 R（ケビン・エストレ／マイケル・クリステンセン／リチャード・リエツ）が優勝

8/1 [thu]

WRC WRC第９戦フィンランド

8/2 [fri]

WRC WRC第９戦フィンランド

『オートスポーツ』No.1512 発売 この号です

8/3 [sat]

F2 第８戦ハンガリー
F3 第５戦ハンガリー
WRC WRC第９戦フィンランド

8/4 [sun]

F1 第12戦ハンガリー
F2 第８戦ハンガリー
F3 第５戦ハンガリー
GT 第５戦富士
WRC WRC第９戦フィンランド

8/10 [sat]

GT テスト@SUGO
DTM 第６戦ブランズハッチ

8/11 [sun]

GT テスト@SUGO
DTM 第６戦ブランズハッチ

8/18 [sun]

INDY 第14戦ポコノ
SF 第５戦もてぎ
J-F3 第７大会もてぎ

8/22 [sun]

EVENT 鈴鹿10時間に先駆け、公道を使用したパレード『鈴鹿モータースポーツフェスティバル』が開催

8/23 [fri]

『オートスポーツ』No.1513 発売

OFF SHOT

７月最後の週末に、毎年恒例スパ24時間が開催されました。グリッドウォークではマシンやグリッドガールがとくに目立つ存在ですが、群衆のなかにひと際目を引くお客さんが！　現代の日本でもチョンマゲと言えば大体がカツラなのですが、この写真をよく見てみると、どうもカツラではないような……？



※このページの情報は7月27日(土)時点のものです

auto sport CONTENTS

No.1512 8/23

auto sport 2019年8月23日号（隔週金曜日発売）
2019年8月2日発売　第56巻第16号　通巻1512号

発行人：星野邦久　　編集人：田中康二
発行元：株式会社三栄
〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部　TEL 03-6897-4611
SAN-EI CORPORATION　PRINTED IN JAPAN 大日本印刷

CREW

Chief Editor 田中康二 Koji Tanaka
Deputy Editor 中野一史 Kazushi Nakano
Editorial Staff 角田五十四 Isoshi Sumida
高橋和清 Kazukiyo Takahashi
高藤昌洋 Masahiro Takato
高桑大輝 Daiki Takakuwa
藤井由夏 Yuka Fujii
上坂元 宏樹 Hiroki Kamisakamoto
平野 健 Takeshi Hirano

Art Director/Designer 原　靖隆 Yasutaka Hara（Nozarashi.inc）
Designer 本間将一 Shoichi Homma（Homma Shoichi design office）
DTP Staff 樋口義憲 Yoshinori Higuchi
片山健一 Kenichi Katayama
Publishing Manager 有冨誠一郎 Seiichiro Aritomi
Cover photo 平田 勝 Masaru Hirata



as-web.jp

FROM PIT CREW

●実力のある日本人ドライバーが世界に挑戦する機会を得るのは、純粋にうれしい。先週はWECのLMP2を山下健太がドライブし、F1ドイツGPの現場には山本尚貴が現れた。国内のレースを見ている人であれば、ふたりの実力に疑問を感じる人は皆無のはずで「いまの山本が、山下が世界とどれだけ戦えるか」純粋に楽しみにしているはずだ。ただ、山下はともかく、山本について語るとき、どうしても31歳という「年齢」がハードルとなっていることも事実。そんなおり、週末のホッケンハイムの現場からは、気になる情報も入ってきた。レッドブルのドライバー育成を司るヘルムート・マルコは山本を見て「若手一辺倒で推し進めてきたプログラムを見直す必要があるかもしれない」と語ったという。いまは、その言葉の真意がとても気になっている。（田中）

●セクタータイムを追いながら、「よし、いいぞ」「あートラフィックに引っかかったか……」などと“プチ一喜一憂”できて、なんだかちょっと嬉しかったWECプロローグ取材。“世界のヤマケン”への道は険しいかもしれませんが、頑張ってほしいです。やはり海外で日本人ドライバーが奮闘している姿は、追いかけたくなるものですね。で、バルセロナも充分暑かったのですが、その後取材のため向かったドイツのTMG付近では42度という、おそらく生涯初の気温も体験することに。マジ溶けるかと思いました。近くにいたのにスパ24時間に立ち寄れなかったのが残念。（スペインはご飯が美味すぎる　なかの）

●今年のF1がおもしろい。おもしろいとひと言で言ってしまうとなんだか軽い感じもしますが、こんなに毎戦見応えのあるレースが続くのも久しぶりじゃないでしょうか。今回のドイツGPは「雨だし、つまらないレースになるかな」なんて一瞬でも思ってすみません。これほどまでに戦略とドライバーの腕が明暗を分けるレースになるとは。あまりに興奮したのか、アドレナリン出まくりで3時間しか寝られませんでした！（※注：この時点でページはまだできていません。）頑張ります。（またすぐハンガリーGP。yuka）

●スクープ特集、自分担当ページ以外にもなぜか手応えを感じております。今回の特集をたとえるなら、中華料理屋に入ったら注文もしてないのに、ラーメン、チャーハン、餃子、肉まんなどなど、炭水化物ばっかり次々と出てきたような重さ。胃もたれしそうですが、一気にいける人は一気にどうぞ。自分なら休み休み読みます。（きゃりー）

●学生の皆様は夏休みに入り、お友達やご家族で行楽地に行く姿を眺めながら出勤をする日々を過ごしています。皆さんいかがお過ごしでしょうか。この夏休みを有効に使ってさまざまなサーキットで開催されるレースを観戦できる絶好のチャンスですね。ですが夏は暑くて日差しも強く、水分を補給し忘れがちになります。レース観戦の際は水分補給をして、麦わら帽子を被ったり、冷たい氷を脇の下にあてたりしながらお楽しみください。（白馬岳に登りたい！　ヒラケン）



［原寸大］

数量限定

申し込みはお早めに!

auto sport

定期購読 プレゼントキャンペーン

定期購読をお申込みいただいた方に「オリジナルステンレスボトル」をプレゼント!

ゴールドのスリムなボディにブラックのロゴを配したデザインで
日常ユースからレース観戦まで使い勝手は抜群。
本キャンペーンでしか手に入らない数量限定アイテムなので
申し込みはお早めに!



特製ステンレスボトル3つのポイント

レース観戦時のちょっとした水分補給に。
持ち運びに丁度いいサイズ感。
高さ：**24.5**cm ／ 直径：**4.5**cm

たくさん入りすぎない、"ほどよい量"だから重たくない。
容量：**0.23**L

真空2重マグボトルだから、保温・保冷がバッチリ!
57℃以上（6時間）

詳しくはコチラから!

PC・スマホから
URL：Fujisan.co.jp
オートスポーツ　次号予約　検索



電話から

0120-223-223
（24時間年中無休）

●数量限定となりますため、予告なくキャンペーンを終了させていただくこともございます。予めご了承ください。
●定期購読のご契約はFujisan.co.jpとなります。お申込みはFujisan.co.jpの利用規約に準じます。
●お問い合わせ先：富士山マガジンサービス　cs@fujisan.co.jp

K.Koga

山下健太、LMP2デビューに向けドライビングは問題なし

目指せ〝ヤマケン節〟inイングリッシュ

Text & Photo：古賀敬介（Keisuke Koga） Photo：中野一史（Kazushi Nakano）

「ヤマケン」が世界への第一歩を踏み出した。

7月17日、トヨタは中嶋一貴、小林可夢偉に続くWEC LMP1ドライバーを育成するため、山下健太をチャレンジドライバーに選出すると発表。それから1週間もしないうちに、山下はスペインのカタロニア・サーキットでオレカ07のステアリングを握っていた。山下の受け入れ先は「ハイクラス・レーシング」。今年のル・マン24時間でLMP2クラス11位に入った、デンマークの中堅チームである。山下はこのチームとともに来る新シーズンに挑むことになり、カタロニアで行なわれたWECの公式テスト「プロローグ」が、最初の走行機会となった。

「WEC参戦の話を最初に聞いたのは、今年のGT岡山でした。LMP2に何年間か出てみて、良ければステップアップできるかもしれないし、ダメだったら乗れないかもしれない、『それはお前次第だ』と言われました」と山下。走行前日、Tシャツ短パン姿で灼熱のコースを歩いた山下は、普段と変わらずひょうひょうとしていた。

WECにフル参戦するとなると、現在山下が参戦するスーパーフォーミュラ、そしてスーパーGTとのバッティングが懸念される。

「まだどうなるのか決まっていませんが、スーパーGTは無理かもしれませんね。GTもSFもまだチャンピオンを獲っていないので、獲るまでやりたいという気持ちはあります。でも、こういう貴重なプロジェクトの中に入れてもらえたので、次のシーズンはやはりWECが最優先です」

山下によれば、来年以降は生活拠点を海外に移す可能性もあるようだ。そうなると重要なのは、語学力だ。

「運転に関しては自信がありますが、英語は全然自信がなくてスーパーカタコト英語です。まだまだこれからですが、その間に2年、3年過ぎたら終わっちゃうんで、相当一生懸命やらなければ」と山下。TDPドライバーはTOEICのテストを毎年受けなければならず、山下も数年前と比べれば英語力はかなり向上している。それでも、「耐久レースではレース中のコミュニケー



K.Koga

「TOEICの点数？ 言えないです（笑）。でも、上がってはきています」と山下。チームとのコミュニケーションはもちろん、海外メディアの取材にも英語で受け応えするなど傍目には最低限のレベルには達しているようにも見えたが、山下の目標設定は高い。

ションや、無線でのやりとりが重要になると思うので、もっと慣れないといけないと思います」と、危機感を抱いているようだ。

さて、肝心のテストだが、山下はカタロニア・サーキットで2日間しっかりと走り込み、4つのセッションのうち3つでチーム内トップのタイムを出した。ドライバーごとのベストタイムでは、LMP2全選手の中で10番手。中堅チームのマシンであることや、現状劣勢であるグッドイヤータイヤを履いていることを考えれば、上々の結果といえる。最初の走行を終えマシンから降りてきた山下をチームは「いい走りだったぞ」と笑顔で出迎え、山下はあっという間にチームに溶け込んだ。

「最初に乗った時から違和感はなく、コースも別に難しくなかったので10周くらいしたら普通に走れるようになりました。クルマはGT500よりも遅いですが、軽く動きはシャープでフォーミュラ的。少し重いF3のような感じで、とても乗りやすいクルマです」

ごく短い時間でコースにもクルマにも慣れたのは、この先のことを考えるとポジティブな材料といえる。また、グッドイヤー製のタイヤに関しては「市販されている平均的なタイヤという感じです。スーパーGTのタイヤは性能がトガッていますけど、そうではなくて普通に走れる。タイヤウォーマーも使えるので1周目の最初のコーナーからグリップするし、楽ですね。スーパーフォーミュラのミディアムとソフトの間くらいのフィーリングで、このクルマなりのグリップは感じられます」と印象を述べた。

LMP2での参戦ということは、トヨタTS050をはじめとする格上のLMP1勢にオーバーテイクされる立場となるわけだが「富士のスポーツ走行でハチロクのワンメイク車両に乗っていると、めっちゃ速いGT3に抜かれたりするので、それと変わらないです。むしろ、WECよりもそっちの方が速度差が大きいと思う。だからうしろからトヨタが来ても、別に何とも。向こうの方が加速がいいだけで、(コーナーなどは)そんなには変わりません」と、余裕が感じられた。

山下のLMP2初テストはとても順調に終わった。ドライビングに関してはまったく問題なさそうだが、山下も言うように課題は英語でのコミュニケーションだ。それでも「チームはエンジニアも含めてみんなとても親切で、いろいろ気を遣ってくれています」というように、いまのところ環境は非常に良さそう。実践こそ最大のトレーニング。これからチームと仕事を進めていけば、山下の英語力はさらに向上し、言葉の壁はなくなるだろう。

山下にとっての初戦は、9月の開幕戦シルバーストン4時間。ヤマケンのワールドチャレンジが、間もなくスタートする。



K.Nakano



チームメイトはマーク・パターソン(67歳!)とアンデルス・フィヨルドバッハ。山下は走行前日に合わせたシートが若干身体に合っていなかったようだが、先輩・可夢偉に「少しは我慢しないとダメ」と言われたそう(トヨタ7号車は3人で同一のシートをシェア)。

"兄貴分"小林可夢偉が語る 山下の挑戦



K.Koga

「言葉の壁は解決できる。1秒速く走るよりは簡単」

「(クルマを)転がしたら速いのは分かってるから、まずは英語とコミュニケーションですよ。練習の場を作ってもらったのだから、あとは本人がどういう意識でやるか。ただ単に速さを求めるのではなく、速さを作り出すまでの過程が大事です。日本では当然のようにできることも、海外では自分で作っていかなければならない。これまでいっぱい日本人が海外に挑戦したけど、みんなそこで苦労する。LMP1だと英語のミーティングに最初からついていかなければならない。僕はF1をやっていたから理解できたけど、大変だと思います。ただ、LMP2ならまだ大丈夫だし、言葉の壁は解決できる問題だから。1秒遅い人に1秒速く走れというよりも簡単です。しっかりやれば、とりあえずスタート地点には立てるのでは? 僕もできる限りサポートするつもりです」

レッドブル・ホンダ
超波乱ウエットレースを制し今季2勝目
トロロッソは2008年以来の快挙達成

生き残り、戦え。

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：桜井淳雄（Atsuo Sakurai）／熱田 護（Mamoru Atsuta）
Red Bull ／ LAT



初優勝を遂げたオーストリアGPからわずか2戦後のドイツGPで、レッドブル・ホンダが今季2勝目を挙げた。その勝利を、誰が事前に想像できただろう——。何しろホッケンハイムはレッドブルにとって、決して相性のいいサーキットではない。昨年のマックス・フェルスタッペンは5位、ダニエル・リカルドはリタイアに終わっている。さらにいえばレッドブルはホッケンハイムで、これまで一度も勝ったことがなかった。

しかし今年のレッドブルは、予選からメルセデスと互角の勝負を繰り広げた。初日に首位を独占したフェラーリ2台がトラブルで脱落したことにも助けられたが、フェルスタッペンとピエール・ガスリーは、今季最高の2、4番グリッドを獲得した。

決勝当日は朝から鉛色の雲が垂れ込め、昼過ぎにはまとまった雨が降り出した。レースの始まる午後3時10分になっても小雨は止まず、今季初のウエットレースになり、全20台がウエットタイヤを装着。気象レーダーは断続的な降雨を予想し、荒れた展開のレースになることは明らかだった。

波乱はいきなり、スタート直後にやってくる。フェルスタッペンとガスリーが2台そろって大きく出遅れ4、8番手まで順位を落としてしまったのだ。それでもフェルスタッペンはすぐにライコネンを抜いて3番手に上がり、その後はメルセデス2台を追う展開がち

ょうど20周続いた。この時点ではルイス・ハミルトンとバルテリ・ボッタスが交互に最速タイムを出し、いつもながらの王者ぶりを発揮する。しかしフェルスタッペンもほぼ遜色ないペースで、必死に食らいついた。

マックスの自信と幸運

雨はほぼ止み、路面が少しずつ乾いていった中盤25周を終えたところで、上位勢でいち早くレッドブルが動く。ピットに入ったフェルスタッペンのマシンにはミディアムタイヤが装着された。コンディションが目まぐるしく変わる今回のようなレースでは、ドライバーとチームがいかにミスを犯さないかが勝敗を決する。レッドブルとフェルスタッペンの犯した数少ないミスのひとつが、このタイヤ選択だった。ミディアムでは明らかにグリップ不足で、交換直後の26周目には360度スピンを喫する。しかしどこにもぶつからず、ほとんどダメージを負わずに3番手を維持できたのは幸運だった。

一方でシャルル・ルクレール、ハミルトンは、次々に致命的なミスを犯した。それも同じ最終コーナーでだ。ルクレールは、ソフトタイヤに交換した直後の28周目。ターン16の立ち上がりでアウト側にコースオフ。雨で濡れて水がたまり、氷のように滑るアスファルト製ランオフエリアに乗ったマシンは、バリアにぶつかってしまったのだ。

29周目にはハミルトンが、さらに37周目には、2番手まで順位を上げて生涯初のF1表彰台獲得かと思われたニコ・ヒュルケンベルグも、同じランオフエリアの餌食になった。そして首位に立ったフェルスタッペンを追っていたボッタスも、終盤57周目のターン1でスピン。バリアに激突して、レースを終えた。

雨中のレースで群を抜く走りを見せる秘密を、レース後の会見で聞かれたフェルスタッペンは「練習と経験の積み重ねだ」と、答えている。

「同じように雨が得意だった父（ヨス・フェルスタッペン）に、カート時代からみっちり鍛えられたんだ。父は雨の走り方だけでなく、運転中の決断の下し方も重要だと言っていた。周囲で起こっていることに注意を払い、その時点で最適な決断を下すことがね」

一方で「90戦以上もF1を走っていれば、たいていの決断は下せるようになる」と、さらりと言うところが、並みの才能ではないのだろう。100戦、200戦走っても、ミスを犯すドライバーはザラにいるのだから。

3人の共通項

サバイバルレースだったのは中団グループも同様で、ダニエル・リカルドやランド・ノリスがパワーユニットトラブルで脱落するなか、15番手スタートのランス・ストロールが終盤2番手を快走した。このままチェッカーを受ければ、キャリア二度目の表彰台だ。しかしダニール・クビアトにかわされ、セバスチャン・ベッテルにもあっさり抜かれて4位に終わった。

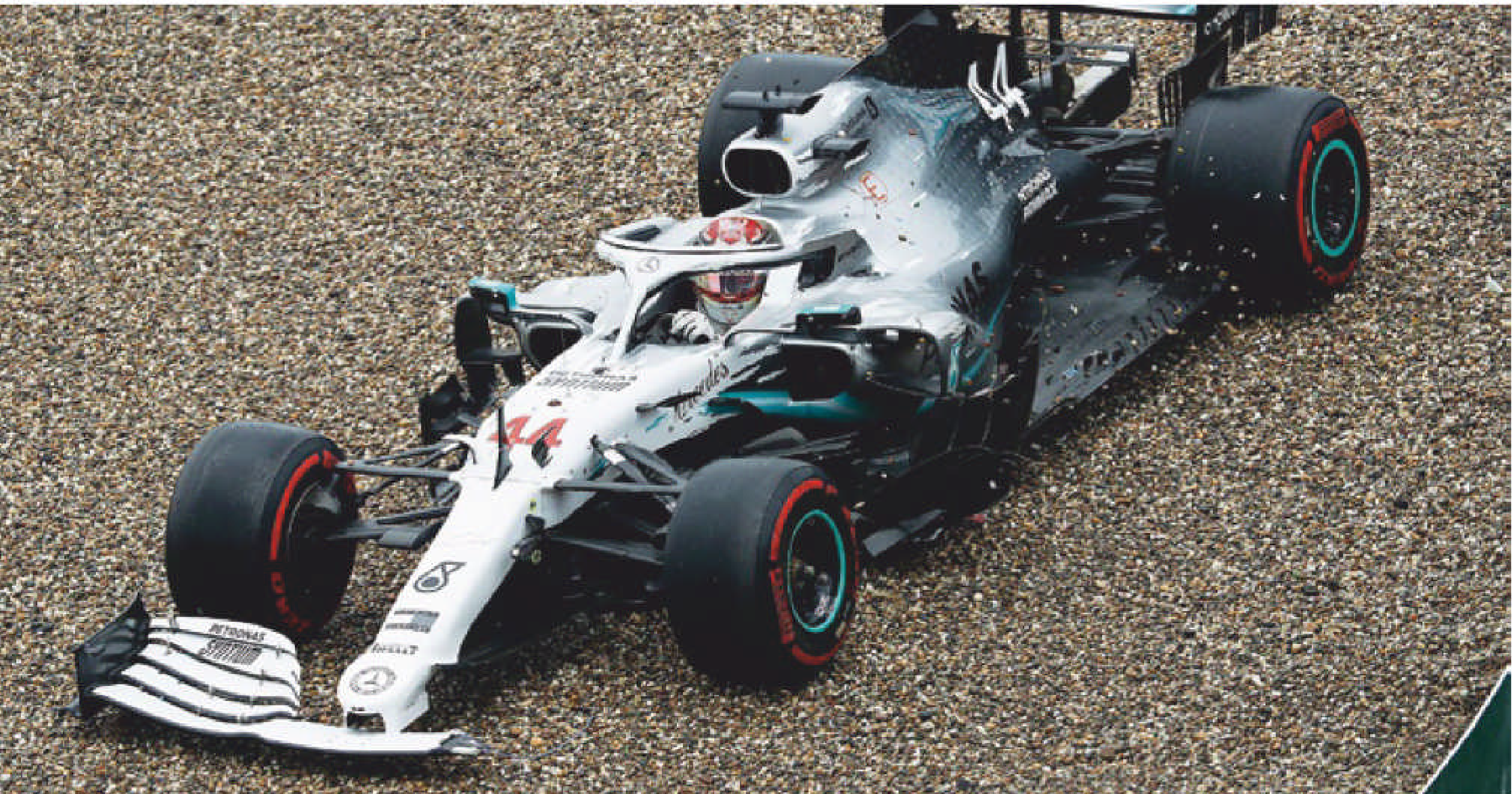
一方、クビアトもチェッカーの1周前にベッテルに抜かれたものの、トロロッソに2008年のベッテル初優勝以来となる表彰台をプレゼントした。

A.Sakurai



今季初のウエットレースはセーフティカー先導のもと、4周に渡るフォーメーションラップを経てレースがスタートした。しかし、フロントロウのフェルスタッペンと2列目のガスリーが2台そろって、失敗。レッドブルのレースはここで終了したかのように見えた。

M.Atsuta



ルクレールのクラッシュでSCが導入された29周目にハミルトンも最終コーナーでコースオフ。フロントウイングを破損し、ピットに戻るも、作業に50秒以上、さらにピットへ戻る際のルートを誤ったとして5秒ペナルティ。この日、無敵な王者の姿は影をひそめた。

Rd.11 ドイツGP リザルト

●7月28日（日）決勝　●4.574km×64周=292.736km ●天候：雨　●路面：ウエット

順位	No.	ドライバー	シャシー／パワーユニット	周回数	グリッド（予選）
1	33	M.フェルスタッペン	レッドブル／ホンダ	64	2(2)
2	5	S.ベッテル	フェラーリ／フェラーリ	64	20(-)
3	26	D.クビアト	トロロッソ／ホンダ	64	14(14)
4	18	L.ストロール	レーシングポイント／メルセデス	64	15(15)
5	55	C.サインツ	マクラーレン／ルノー	64	7(7)
6	23	A.アルボン	トロロッソ／ホンダ	64	16(17)
7	8	R.グロージャン	ハース／フェラーリ	64	6(6)
8	20	K.マグヌッセン	ハース／フェラーリ	64	12(12)
9	44	L.ハミルトン	メルセデス／メルセデス	64	1(1)
10	88	R.クビカ	ウイリアムズ／メルセデス	64	18(19)
11	63	G.ラッセル	ウイリアムズ／メルセデス	64	17(18)
12	7	K.ライコネン	アルファロメオ／フェラーリ	64	5(5)
13	99	A.ジョビナッツィ	アルファロメオ／フェラーリ	64	11(11)
14	10	P.ガスリー	レッドブル／ホンダ	61	4(4)
	77	V.ボッタス	メルセデス／メルセデス	56	3(3)
	27	N.ヒュルケンベルグ	ルノー／ルノー	39	9(9)
	16	C.ルクレール	フェラーリ／フェラーリ	27	10(10)
	4	L.ノリス	マクラーレン／ルノー	25	19(16)
	3	D.リカルド	ルノー／ルノー	13	13(13)
	11	S.ペレス	レーシングポイント／メルセデス	1	8(8)



A.Sakurai

予選でトラブルに見舞われ、最後尾からのスタートとなったベッテル。昨年の雪辱を晴らすかのような走りは、地元ファンの歓声を受けレース後半に速さを増した。この日最後のリスタートとなった60周目には５番手だったが、レース残り５周で前の３台を捉え２位表彰台を獲得。



LAT

今年で、F1キャリア10年目となるニコ・ヒュルケンベルグ。トップチームの歯車が崩れはじめた33周目にヒュルケンベルグは２番手にいた。自身初の表彰台獲得もあるかと期待も高まった41周目。魔の最終コーナーはヒュルケンベルグから“長年の夢”を奪った。



LAT

57周目、フェルスタッペンを追いたいボッタスのマシンが雨の餌食となった。１コーナーでまだわずかに濡れていたイン側の縁石にほんのわずか乗ったマシンはコントロールを失い、ウォールへ。メルセデスにとって記念のレースは散々な結果となってしまった。



LAT

今回、鬼門となった最終コーナーで最初にクラッシュしたのは、ルクレールだった。徐々に路面が乾きはじめ、スリックに履き替えるマシンが出はじめたとき、ルクレールもインターミディエイトからソフトに変えたが、その周の最終コーナーでタイヤバリアに激突してしまう。

雨中のサバイバルレースを戦い抜くには「練習と経験の積み重ねが必要」

いや、プレゼントという言い方は、適切ではあるまい。クビアトの素晴らしいドライビングはもちろんだが、これほど目まぐるしく走行コンディションの変わる状況で、トロロッソがピットインのタイミングやタイヤ交換に、常に的確な判断を下しミスなく遂行したことが、この結果に繋がったのだから。なかでも45周目に真っ先にソフトを履かせる決断を下したことが、13番手から一気に2番手へと大躍進した最大の要因だった。

レース後、会見に並んだ3人の顔ぶれはある意味象徴的であった。フェルスタッペン、ベッテル、クビアトのいずれもがレッドブルに所属し（あるいはかつて所属し）、ヘルムート・マルコ博士に才能を見出されたドライバーだからだ。フェルスタッペンは今もマルコ博士の寵愛を一身に受ける一方で、ベッテルは自分からレッドブルを去り、クビアトはいったん解雇されたのちに今年から返り咲いた。

「彼は時に非情で本当にタフな人間だ。でも言っていることはたいていの場合正しい」というクビアトの発言は、まさに偽りのない実感であろう。となると気になるのは、ここにいないガスリーである。トロロッソのアレクサンダー・アルボンとの6位争いの末、接触してリタイアを喫した。チームのみならず、掴みかけていた全4台入賞の夢がチェッカー寸前に断たれたホンダも、落胆を隠さない。ガスリーに残された再起の時間は、そう多くないのかもしれない。

ホンダのダブル表彰台は1992年ポルトガルGPでゲルハルト・ベルガーとアイルトン・セナが２位・３位の成績を挙げた以来の快挙。今季２勝目を挙げたフェルスタッペンの勝利はもちろんのこと、昨年からタッグを組んだトロロッソの表彰台に多くの祝福の声が贈られた。

Red Bull



この荒波を越えていけ



S.Yoshida

２０１４シーズンの小林可夢偉以来、日本人ドライバーの不在が続くＦ１
昨季、Ｆ１に一番近いポジションにいたのが福住仁嶺だった
しかしＦＩＡ Ｆ２での挑戦は１年で終わり、今季は日本のレースに復帰
その姿は「やはり日本人にＦ１は無理か」と映っただろうか
たしかに、Ｆ１への道は険しい。だが、福住はまだ諦めていない
少しでも、可能性が残されている限り――

Text：高藤昌洋（Masahiro Takato／本誌）
Photo：吉見幸夫（Yukio Yoshimi）／草皆茂則（Shigenori Kusakai）／三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）
吉田成信（Shigenobu Yoshida）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）

福住仁嶺

Nirei Fukuzumi

レーシングカートで数多のタイトルを獲得し、2013年にはSRS-F（鈴鹿サーキットレーシングスクール・フォーミュラ）を次席で卒業。そこでスカラシップを得た翌年、JAF F4で四輪レースにデビューすると、東日本と西日本の両シリーズを制覇する。15年は全日本F3選手権を戦い、HFDP（ホンダ・フォーミュラ・ドリーム・プロジェクト）ドライバーのなかで最上位となるシリーズ4位。そして16年、海を渡る。GP3でシリーズ7位、翌年にはシリーズ3位となり、18年はF1直下のカテゴリーであるFIA F2へのステップアップを果たす。福住仁嶺のレースキャリアは、順風満帆に見えた——。

ホンダは15年、マクラーレンへのパワーユニット供給でF1に復帰した。それと同時にHFDPは、マクラーレンの『ヤングドライバーディベロップメントプログラム』と協調し、F1ドライバー輩出に向けた取り組みの強化を図る。福住のGP3参戦もその取り組みの一環だ。福住は、マクラーレンと提携関係にあったARTグランプリからGP3に参戦している。

しかし周知のとおり、ホンダとマクラーレンは17年限りでパートナーシップを解消。18年のトロロッソを経て、今年はレッドブルともパートナーとなりF1に挑んでいる。この過程において、F2でのARTグランプリのシートは消滅した。ただし、レッドブルもまたジュニアドライバーの育成に力を注いでおり、HFDPとの協調も自然の流れで進んでいく。18年のF2で福住に与えられたのは、レッドブルのクリスチャン・ホーナー代表が父親と共同オーナーを務めるアーデンのシートだった。さらに福住は、日本人レーシングドライバーとしては平川亮に次ぐふたりめのレッドブル・アスリートにも選出された。

S.Yoshida



T.Ogasawara

だが、強豪チームのひとつであるARTグランプリとは異なり、アーデンはお世辞にも高いパフォーマンスを備えるチームではなかった。特に序盤戦ではトラブルが相次ぎ、第3戦バルセロナでは原因不明の失速に、苦しむ表情を隠し切れない福住の姿が目撃されていた。結果を得られない状況に、チーム内には不協和音が生じる。当時の福住は、「とにかく何をやっても空回りで、精神的にはどん底で、悔しさ紛れに悪態をついたりもしてしまった」と語っていた。

その後、第8戦ハンガリーのレース1で6位に入賞するなど、スピードを取り戻しつつあった福住だが、一度ずれた歯車が噛み合うのは難しく、ランキング17位でシリーズを終える。18年はスーパーフォーミュラ（SF）にも、F2と日程が重ならない4戦にスポット参戦した。開幕戦鈴鹿のデビュー戦、

「尚貴さんがライバル視してくれることが嬉しい」

予選でいきなり2番手を獲得。ところが、決勝では2番手走行中に電気系のトラブルに見舞われてリタイア。F2も含めた負の連鎖は断ち切れず、残り3戦もノーポイント。福住にとっての18年は、F1に向けてそれまで堅実に昇り続けてきた階段が、突如崩壊したシーズンとなってしまった。

SF王者で届くF1

19年の福住は国内レースに復帰。SFとスーパーGTのGT300に参戦している。レッドブル・アスリートとしての契約も、わずか1年で解消となった。『人生、山あり谷あり』とはよく使う言葉だが、18年の福住はまさに“谷”の底にいた。19年は、そこから這い上がれるかが試される。それには当然、メンタルの強さも必要になる。

福住はどちらかというと『繊細な人』だ。物事を心で感じ取る性格は、思いやりがあり、人からも愛される反面、心が傷つきやすい。中学生時代には一時精神的に不安定になり、不登校になってしまったこともあるという。高校は通信制に進んだ。そんな福住を救ったのがレースだった。「僕にはレースしかない。どうせ目指すならF1」という気持ちから、16歳のときに全日本カート選手権のKF1クラスに参戦し、チャンピオンになる。SRS-Fへの入校もその年で、その後の活躍は言うまでもない。昨年のF2では、苦悶する福住のもとに鈴木亜久里氏が駆け付けてくれた。その励ましに、「気持ちを持ち直すことができ、自信も失わずに済んだ」と振り返る。

そして福住はいま、「可能性がある限り、やっぱり目指す場所はF1。SFで今年チャンピオンになれば、まだ可能性があるから」と力強く口にした。F1ドライバーになるためには、スーパーライセンスポイントで3年間40点以上という条件がある。このシステムは16年に導入されてから、配点の変更が繰り返されてきた。今年のSFは配点が上がり、チャンピオンになれば25点を得ることができる（18年は20点）。福住は17年GP3での15点を保有して

2019 SUPER FORMULA
#5 DOCOMO TEAM DANDELION RACING

	Rd.1 鈴鹿	Rd.2 AP	Rd.3 SUGO	Rd.4 富士	Rd.5 もてぎ	Rd.6 岡山	Rd.7 鈴鹿
QF	4th	3rd	6th	12th	8/17-18	9/28-29	10/26-27
Race	11th	5th	5th	9th			

Driver Standings：10th（-19pts）



S.Kusakai

Honda × Red Bull Driver's Super License Points

	2016	2017	2018	2020年残ポイント	2019	7月29日時点 2020年有効ポイント
山本尚貴（1988年7月11日生）HONDA	SUPER FORMULA:7th(2pts) / SUPER GT-GT500:14th(—)	SUPER FORMULA:9th(1pt) / SUPER GT-GT500:7th(—)	SUPER FORMULA:1st(20pts) / SUPER GT-GT500:1st(15pts)	36pts	SUPER FORMULA:1st(25pts) / SUPER GT-GT500:11th(0pt)	61pts
平川 亮（1994年3月7日生）Red Bull Athlete	SUPER GT:9th(—) / ELMS:5th(—)	SUPER GT-GT500:1st(—) / ELMS:4th(—)	SUPER FORMULA:5th(6pts) / SUPER GT-GT500:2nd(12pts)	18pts	SUPER FORMULA:—(0pt) / SUPER GT-GT500:2nd(16pts)	34pts
角田裕毅（2000年5月11日生）Red Bull Junior Team HONDA	FIA F4:16th(0pt)	FIA F4:3rd(7pts)	FIA F4:1st(12pts)	19pts	FIA F3:13th(0pt)	19pts
野尻智紀（1989年9月15日生）HONDA	SUPER FORMULA:9th(0pt) / SUPER GT-GT500:15th(—)	SUPER FORMULA:17th(0pt) / SUPER GT-GT500:9th(—)	SUPER FORMULA:7th(3pts) / SUPER GT-GT500:3rd(10pts)	13pts	SUPER FORMULA:8th(2pts) / SUPER GT-GT500:6th(5pts)	18pts
松下信治（1993年10月13日生）HONDA	GP2:11th(0pt)	FIA F2:6th(10pts)	SUPER FORMULA:10th(0pts)	10pts	FIA F2:8th(6pts)	16pts
福住仁嶺（1997年1月24日生）HONDA	GP3:7th(3pts)	GP3:3rd(15pts)	FIA F2:17th(0pt) / SUPER FORMULA:—(0pt)	15pts	SUPER FORMULA:10th(0pt) / SUPER GT-GT300:1st(—)	15pts
パトリシオ・オワード（1999年5月6日生）Red Bull Junior Team	—	—	Indy Lights:1st(15pts)	15pts	SUPER FORMULA:—(0pt) / INDYCAR:23rd(0pt)	15pts
佐藤 蓮（2001年8月5日生）HONDA	—	FIA F4:4th(5pts)	FIA F4:7th(1pt)	1pt	FIA F4:1st(12pts)	13pts
名取鉄平（2000年9月11日生）HONDA	—	FIA F4:13th(0pt)	FIA F4:2nd(10pts)	10pts	FIA F3:28th(0pt)	10pts
太田格之進（1999年6月16日生）HONDA	—	—	—	0pt	FIA F4:2nd(10pts)	10pts
大湯都史樹（1998年8月4日生）HONDA	FIA F4:3rd(5pts)	FIA F4:4th(5pts)	Japanese F3:6th(0pt)	5pts	Japanese F3:4th(3pts)	8pts
三宅淳詞（1999年3月17日生）HONDA	—	—	—	0pt	FIA F4:4th(5pts)	5pts
大津弘樹（1994年5月25日生）HONDA	Japanese F3:10th(0pt)	Japanese F3:5th(1pt)	SUPER GT-GT300:14th(—)	1pt	SUPER GT-GT300:13th(—) / Japanese F3:7th(0pt)	1pt
牧野任祐（1997年6月28日生）HONDA	Japanese F3:5th(1pt) / SUPER GT-GT500:16th(—)	FIA F3 European:15th(0pt)	FIA F2:13th(0pt)	0pt	SUPER FORMULA:12th(0pt) / SUPER GT-GT500:14th(0pt)	0pt

※2020年有効ポイントは、7月29日時点でのランキングから算出。

日本人がF1ドライバーになるためには、ホンダかレッドブルからの道しかないのが現状。スーパーライセンスのポイントシステムは毎年変更があり、今年のSFとGT500は配点が増えた。ただし、今年からはひとつのシリーズのみがポイント換算されるため、好結果のシリーズのみが加算されることになる。ポイントの有効期間は3年であり、2020年のライセンス権利に関係するのは17年から19年のポイント。現時点でのランキングで算出した場合、山本のみが権利獲得となる。20年の福住に残されたチャンスは、今年のSFでチャンピオンになること。現在ランキングトップの山本とは19点差。残り3戦でのフルマークは36点。容易ではないが、可能性はゼロではない。

2019 F1 Super License Points System

	1st	2nd	3rd	4th	5th	6th	7th	8th	9th	10th
FIA F2	40	40	40	30	20	10	8	6	4	3
FIA F3	30	25	20	10	8	6	4	3	2	1
SUPER FORMULA	25	20	15	10	7	5	3	2	1	0
SUPER GT-GT500	20	16	12	10	7	5	3	2	1	0
FIA F4	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
Japanese F3	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0

おり、40点に届くのだ。

実際、今年SFで見る福住の表情は、いまの瞬間瞬間を楽しみ、ポジティブに映る。日本に戻ってきて、心境の変化はあったのだろうか。

「リラックスできているのかなと思いますね。去年はちょっと悪いとすごい焦って、混乱したりパニックになりやすかった。でも、今年のSFを見ていると予選がダメだったとしても、まだチャンスがあることをニック（キャシディ／開幕戦12番グリッドから優勝）と（山本）尚貴さん（第2戦17番グリッドから2位）が証明している。予選でダメだったからという不安は、今年のほうが少ないですね」

前向きに臨める理由は、もうひとつあるようだ。福住は現在、大阪に住んでいる。これはダンディライアンのファクトリーが京都にあるためで、時間があるときはファクトリーに足を運んでいるという。

「チームとコミュニケーションを取ることの大切さは、海外レースで学びました。クルマに対



S.Yoshida

して勉強しないといけないことも、去年（のF2で）はっきり出ました。いまはレースの前と後、絶対に行くようにしています」

　レースウイークでは、走行が始まる金曜日にサーキット入りするドライバーもいるが、福住は木曜日から入っている。「SFを長年やっていれば必要ないかなと思うんですけど、僕はまだ学んでいる最中なので」。この行動も、チームとのコミュニケーションを深めている。チームとの良好な関係が、福住の心を落ち着かせることにつながっているのだろう。

　福住は昨年のSF、チーム無限からのスポット参戦だった。そして今年、山本とともにダンディライアンへ移籍。シャシーもSF19へと変わった。

「去年はスポット参戦とはいえ、一戦にかける思いは今年と変わらないですよ。いまのSFがどれだけ難しいカテゴリーなのか、海外の人たちもだいぶ分かっていると思う。だから、絶対に結果を残そうという気持ちは同じ。無限もダンディライアンも、過去にチャンピオンを獲っているチームなので、そこで走れるということは、結果を残さないといけないなって。プレッシャーとは言わないですけど、強い気持ちで楽しんでいます」

　SF14とSF19の違いは、乗り心地とかの部分ではあまり変わらない。単純にダウンフォースが増えたぶん、コーナースピードが速くなったかなぐらいです。あとはフロントタイヤが太くなって、ちょっとピーキーになったというか、ステアリングを切った舵角に対しての反応が敏感になりましたね。そのピーキーさがたまに怖いときもありますけど、自分はSF19のほうが乗りやすいかな」

　そして環境の変化で一番嬉しかったのが、山本との関係性だという。

「去年よりも今年のほうが、僕をライバル視してくれているのかなと。尚貴さんがどう思っているかは分からないですけど、そう思いたい（笑）。僕にもすごいバチバチでやってくれるので、セットアップのしかただったり走りかたとか、そこから吸収できるものが多いんです。僕も『自分がとにかく結果を残すだけ』という戦い方は去年と変わらないですが、尚貴さんの前にいないと勝負権はないと思っているので、尚貴さんをライバル視する気持ちは今年のほうが強いです」

　今年のSFは海外からのドライバーも増え、牧野任祐や平川も含めてF1を目指すライバルが多い。そのなかで意識するドライバーはいるのだろうか。

「意識するというのとは少し違いますけど、関口（雄飛）さんはすごいなと思いますね。イカツイというかカッコイイというか、予選で後ろにいても絶対に結果を残すじゃないですか。前に鈴鹿のオンボード映像を見たことがあるんですけど、あんなにギリギリを攻められるのはすごい！って。コース全部を使って、僕がそこまでいったら挙動が乱れて怖いだろうなってぐらい、縁石もまたいでいた。SFのドライバーはみんな速いんですけど、あれは衝撃的でしたね。関口さんの場合、見た目もすごいインパクトあるし（笑）」

「GT300は別モノ。だから右足ブレーキ」

T.Ogasawara



Y.Yoshimi



ARTA NSX GT3の亜久里監督、土屋エグゼクティブ・アドバイザー、高木の経験は福住の成長に大きな意味を持つ。タイトルを争うK-tunes RC F GT3の新田守男／阪口晴南とは、ベテランとルーキーという似た環境。福住と晴南は互いをよく知る存在。ここでの切磋琢磨も、F1へとつながる種のひとつだ。

2019 SUPER GT GT300

＃55 ARTA NSX GT3

	Rd.1 岡山	Rd.2 富士	Rd.3 鈴鹿	Rd.4 タイ	Rd.5 富士	Rd.6 AP	Rd.7 SUGO	Rd.8 もてぎ
QF	PP	7th	9th	5th	8/3-4	9/7-8	9/21-22	11/2-3
Race	2nd	2nd	6th	9th				

Driver Standings:1st(+0.5pts)

GT300から学べること

　F1を目指す福住にとって、F1スーパーライセンスポイントの対象ではないGT300への参戦に意義はあるのだろうか。しかもARTA NSX GT3は、車重が軽いJAF-GTやマザーシャシーのような"フォーミュラっぽさ"がない。重くてロールが大きく、ABSやトラクションコントロールといった電子デバイスもある。福住は昨年、F2とSFのダブル参戦で特性の異なるマシンを乗り換える難しさを身をもって感じていた。今年のSF19とNSX GT3では、その違いは遥かに大きい。

「GT300は完全に分けて考えています。フォーミュラでは左足ブレーキですけど、GT300は右足ブレーキ。ABSに変に慣れるのもよくないと思って。たしかに、ドライビングでフォーミュラに活かせる部分は少ない。仮にGT500だったらSFと似た部分もあるだろうし、たぶん左足ブレーキでいくと思います。でも、GT500だったら良かったとは思わない。与えられた環境で結果を残すだけです。

　それに、クルマのセットアップというか、何が起こっているのかっていうのは、ハコ車のほうが動きが大きいぶん分かりやすいし、高木（真一）さんのハコ車に対する知識がすごいんですよね。たとえば、僕はいままでエンジニアさんとのコミュニケーションで、入り口でアンダー（ステア）になる、ミッドでアンダーになるとかだけだったのが、高木さんはもっと細かく伝えるんです。その的確なコメント力というのを学べば、フォーミュラでも絶対に活かせると思います」



N.Mitsuhashi

ROAD TO F1
まだ、諦めない。

　ARTAには亜久里監督、土屋圭市エグゼクティブ・アドバイザー、そして高木というドライバーとしても経験値が豊富な3人がいる。まだ22歳と若い福住の蒼さを、補ってくれる存在だ。

「SFもそうですけど、今年の僕はチームとチームメイトに恵まれているなと感じます」

　ふたりで1台をシェアするレースも初体験。フォーミュラでのチームメイトは、同じ時間に走行するのが基本。それに対してGT300では、高木の走りをモニターで確認し、無線でチームに伝えていることをリアルタイムで感じることができる。それも福住にとって、プラスの経験だ。

　福住はここまで、いくつもの荒波を乗り越えてきた。そしてその都度メンタルも鍛えられ、その直後には結果も残してきた。昨年のF2から今年のSFとGT300への参戦を、降格と受け取る人がいるかもしれない。たしかに、福住はいま荒波のなかにいる。しかし、昨年のF2も含めた3年間の海外武者修行、GT300への参戦、そのすべてを「すごく良い経験。ドライバーとしての引き出しは絶対に増えた」と福住は前向きだ。

　現時点でSFのランキングは10位。F1スーパーライセンスを考えれば、厳しい状況にある。だが、可能性がゼロではない限り、福住に諦めはない。この先も目標を達成するまで、目の輝きが失われることはないだろう。

SUPER FORMULAの未来を真面目に考える



「速い」は正義か？

フォーモュラレースのあるべき姿とは——

SF14からSF19へ、今季のスーパーフォーミュラはシャシーが刷新された
そして新シャシーへの理解度が高まり、コンディションも良好だった
第3戦SUGOの予選Q2、山本尚貴が驚異的なタイムを刻んだ
コース全長が短いSUGOにおいて、レコードタイムを0.741秒も更新
山本が称賛される裏側で「異次元のスピード域」に警鐘の音も聞こえてくる

Text : 古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo : 平田 勝（Masaru Hirata）／森山俊一（Toshikazu Moriyama）
上尾雅英（Masahide Kamio）／JRP／SUGO

1分3秒953。第3戦SUGOのQ2で、山本尚貴は従来のコースレコードを一気に0・741秒も縮めた。SUGOの全長が3・7㎞と短いことを考えると、驚異的なタイム短縮であり、それを距離に置き換えると8車身ぶんにも相当する。もちろん、山本の素晴らしいドライビングによる部分は大きいが、今年SF14からSF19に変わり、クルマの性能がさらに高まったのが最大要因に違いない。

山本のQ2オンボード映像は、衝撃的ですらあった。難関の3コーナーではわずかにアクセルを戻していたが、最終コーナーは〝ほぼ〟全開。SF14では不可能だったスピード域にSF19は到達したのだ。決勝でも山本は速く、レース笑顔で表彰台中央に立ったが、レース後には複雑な心境を語った。

「最終コーナーを含めて今回は大きなクラッシュがなかったので良かったですけど、このコースレイアウトと環境に対して（クルマが）ちょっと速すぎるかなと思いますね。このスピード域で戦うということを、もうちょっと考え直したほうがいいかもしれない」

つまり、クルマの速さとコースの安全性のバランスが、崩れてきているのではないかというのだ。そして、同様の意見は石浦宏明からも聞かれた。

「正直、危ないです。最終コーナーに入っていくとき不整脈が出ます（笑）。（テストで）富士の100Rは全開でいけましたが、怖くもなんともなかった。だって安全じゃないですか。でも、ここ（SUGO）の場合は、あの勢いでもしスピンして飛んでいって、止ま

るのか、それとももっと行ってしまうのかというのが……怖い」

　他の選手の意見も統合すると、ランオフエリアが充分にありバリアもきちんと整備されているコースでは、クルマが少し速くなろうと問題ない。しかし、そうでないコースでは安全性に関わる設備が、クルマのスピードアップに追いついていないのではないかと、多くのドライバーが危惧している。

　石浦は言う。「F1だといま何重にもタイヤバリアがあって、そういう設備があるなかであのスピードで走っている。でも、ここ（SUGO）はスポンジバリアなので動いちゃうし、動いてなくなったところにドカーンといくこともあり得る。ガードレールやコンクリートむき出しの場所も多く、減速しないままいっちゃう芝生も危ない」。

　山本も、石浦とほぼ同意見だ。「オートポリスもみんな同じところに飛んでいった。今年だけでなく、いままで散々あそこのガードレールの餌食になっているんです。幸いけが人は出ていないけど、ガードレールに潜って頭に当たったら命を落としちゃう。タイヤバリアやクッションパッドを置くと、当然お金はかかりますが、誰かの命がなくなってから動くようなことだけは、絶対にしちゃいけないし、すべきではないと思います」。

　強調したいのは、彼らがただ単に「危険性」のみを訴えているわけではないということだ。山本は言う。「レースは常に危険と隣り合わせなので、安全に振ることはもちろん大事だけど、ただ安全がすべて優先されてしまうと、

	S1	S2	S3	S4	Max Speed	Time	Average Speed
SF14	17"024	18"915	14"105	14"650	273.418km/h	1'04"694	206.129km/h
SF19	16"857	18"699	13"859	14"538	274.112km/h	1'03"953	208.518km/h

SF14のタイムは、昨年の第３戦SUGO予選Q3で野尻が記録したこれまでのコースレコード。SF19になった今年、山本は全セクターでタイムを更新。SUGOの平均速度は富士よりも高い。その高速サーキットで平均速度2.389㎞/hアップというのは、異次元のスピード域に到達した証しだ。向上した平均速度ぶんをSF19の全長5233㎜で算出すると、およそ８車身ぶんになる。数字だけを聞くとSF19の速さが分かるが、果たしてこの速さをサーキットで感じているファンはどれだけいるのだろうか──。

SF14→SF19
SUGOで0.741秒up!　平均速度2.389km/h up!!
その速さ、8車身ぶん増し!!!

M.Hirata

運営&地方サーキットが抱える リスクヘッジの課題と努力

タイムという数字は速さを伝える最適な材料だ。モータースポーツに限らず、タイム競技は常に速さを追い求めている。そして、その速度が増すほどに危険領域へと踏み込むことになる。鈴鹿やもてぎ、富士のようにランオフエリアが広いサーキットでは問題ない速度でも、地方のサーキットに行くと危険性が高まる。サーキットの規模、改善のための費用を考えればいたしかたないことではある。だが、その現実を見過ごすわけにはいかない。第２戦オートポリスと第３戦SUGOでは、その現実が明るみになった。それに対して辛辣な言葉も聞こえていた。しかし、運営側もサーキット側も改善に取り組んでいる。その課題と努力を見ていきたい。

Text：高藤昌洋（Masahiro Takato）

File.1 Rd.3 SUGO Q3 赤旗終了


14時22分20秒 ¦ 残り1分40秒

パロウがSPアウトでクラッシュ


14時22分27秒 ¦ 残り1分33秒

牧野がSPアウトでクラッシュ


赤旗

14時22分36秒 ¦ 残り1分24秒



FRO到着

14時23分50秒



赤旗終了のアナウンス

14時25分37秒

エントラントミーティングでは、「時間を残した赤旗中断の場合、１アタックできるように再開する」とアナウンスがあるという。そのため、赤旗終了に疑問の声が挙がった。しかし、そこには「安全を確保できる状況において」という前提がある。散らばったスポンジバリアと車両２台の回収、ドライバーの救出時間、さらに雨雲が近づいていたこともあり、安全確保の観点において終了とされたのだ。なお、SUGOは２輪レースのMFJ公認コースでもあり、公認条件のなかでタイヤバリアよりも衝撃緩和に有効なスポンジバリアの設置義務があるという。その上で「スポンジバリアの固定や復旧時間の短縮に向け取り組んでいきたい」との回答をいただいた。

File.2 Rd.3 SUGO 決勝 SCラン+1周


60周目

坪井がSPインでスピン


63周目

回収作業SC先導で通過


64周目

留置き確認SC先導で通過

レース終盤、SC先導からのリスタート直前に坪井がSPインでスピン。残り周回数が少なかったこともあり、オフィシャルは車両を撤去するのではなく、安全なイン側に留置きすることで回収時間を短縮。さらにSCランを１周追加することで、ドライバーに留置き場所を確認させている。オフィシャルの努力を感じさせるシーンだった。

File.3 ファストレーン進入方法変更


Rd.2 オートポリス 予選

M.Hirata


Rd.3 SUGO 予選

T.Moriyama

第２戦オートポリスの予選は、日曜日午前中の40分計時セッションへと変更。しかし３度の赤旗中断があり、「ファストレーンへの進入タイミングが分からない」という物議を醸した。これについては次戦SUGOで素早く対応。「ファストレーンへの進入は走行開始時刻（メインポストでのグリーンフラッグ提示）と同時に許される」と変更された。

File.5 SUGOの12番ポスト改善


視認性向上

昨年のQ1、関口がSPアウトの黄旗を見落としてタイムを抹消される事案があった。高速区間アウト側の12番ポストはドライバーから見難い。昨年はイン側にミラーポストを設置して対処。今年はバリアカバーを非反射性の黒シートで覆い、旗の視認性を向上させた。

File.4 SUGOの雨水対策


透水性舗装･排水管設置


カッター溝加工

「SUGOには魔物が棲む」と言われている。コース幅の狭さ、平均速度の高さなど、その理由は多岐に渡り、魔物がレース展開を面白くさせている面もある。とはいえ、SUGOでは安全性を高めるべく、今年の３月にコースの一部を改修。T2からT3間とT4のイン側で雨水対策を講じ、T4とS字には水はけを良くするためのカッター溝が施された。



SF19になり、速さが増したのは間違いない。しかしSF19のコンセプトには速さだけでなく、オーバーテイクシーンの増加もあったはずだ。ところが、オーバーテイクは減っている現状にある。バトルが増えれば強いドライバーが育ち、SF人気も高まるはずなのだが……。

M.Kamio

1秒の速さより、強さを感じられるバトルの増加がSFを面白くする

レースの本質というか、本来の面白さも削いでしまうことになる。命が欲しけりゃアクセルを抜けるかというと、ドライバーなのでね。アクセルは抜けない」。

第4戦富士で、雨のなか13台を抜き6位に入った小林可夢偉は、雨の富士の最終コーナーよりも、ＳＵＧＯのストレートの方が遥かに危険だと主張する。「(コーナーで）危ないと思ったら止めればいいだけの話しです。でも直線は引くところじゃないし、普段はクラッシュしないところなんで。（水煙で前が）見えなくてクラッシュしたら、大変なことになりますよ」。

彼らトップドライバーが、安全性と同じくらい懸念しているのは、ＳＦ19となって以前よりも追い抜きが難しくなったという事実だ。オーバーテイクを容易にすべく、ＳＦ19では床下のダウンフォースを増やして後方への乱流を減らし、前輪を太くしてグリップを高めた。しかし、実際は「ＳＦ14と変わっていない。むしろタービュランスが増えて前のクルマにより近づけなくなった。1周2秒速くても抜かすのは無理」といったコメントが多く聞かれる。たしかにクルマは速くなったが、より多くのバトルを生み出すという点に置いては、狙いどおりとはいえない状況のようだ。

「クルマを速くしようとしたら、規則で簡単にできる。だからもう『速くなりました』を売る必要はないのではと思います。たとえば、ＦＩＡ・Ｆ4でもレースは面白いし。鈴鹿のタイムが1秒速くなったからといって、じゃあ見に行こうかってなるかというと、それよりもレースが面白いほうがいいと思います」と石浦は持論を述べる。

「僕も同感です」と、可夢偉。「Ｆ4でいいんじゃないかと。そのほうがバトルを楽しめる。正直、速いとバトルにならないです。クルマをＦ1より速くすることは難しいことじゃない。ただ、それでバトルしろとなったら、いやいや、物理的なことを言ってくださいという話しです。ドライバーが行く、行かないの問題ではなく、物理的に不可能なんです。もし、バトルが欲しいんだったら逆でしょって。タイヤはグリップしていいけど空力は落としたらいい。オーバーテイクシステムも、前のクルマを抜くために使えるＤＲＳに近いものに変えないと。そうしたら抜きつ抜かれつが可能になります」。

追い抜き巧者である可夢偉の発言だけに、いろいろと考えさせられる。Ｆ4でいいというのは、もちろん誇張表現である。しかし、「少しくらいラップタイムが落ちたとしても、激しいバトルが展開されるほうが選手にとっても、観客にとってもメリットが多いのでは？」という可夢偉や石浦の意見には共感する。欧州のＦ2がレース2でリバースグリッドを採用するのは、ただ単にショー的な目的だけでなく、ドライバーの〝強さ〟を引き出すためでもある。そして、それが選手の総合力アップにもつながる。1周1秒のタイム向上ではなく、1秒遅くとも激しいレースを「プロモート」すべきタイミングに差しかかったのではないかと、一連の取材を終えて思った。

初ポディウム獲得で 日欧タッグの結束強まる

噛み合いはじめた歯車。

欧州の強豪、モトパークをパートナーに迎えたほか
Red BullとGOLDEX株式会社のスポンサードも得て
参戦3年目にして急成長を遂げているB-Max Racing
第3戦SUGOでは3位表彰台を獲得して躍進した一方で
第4戦富士では入賞ならずと浮き沈みの激しい2戦を過ごしたが
前例のない日欧タッグチームは間違いなく、前に進んでいる

Text : 大串 信（Makoto Ogushi）　Photo : 平田 勝（Masaru Hirata）
田村 弥（Wataru Tamura）／南 博幸（Hiroyuki Minami）

SUGOで開催された全日本スーパーフォーミュラ選手権（SF）第3戦、B・Maxレーシング・ウィズ・モトパークのルーカス・アウアーが参戦3レース目にして表彰台に上がる大戦果を挙げた。開幕戦鈴鹿でQ2進出、第2戦オートポリスで予選5番手、そして第3戦ではQ3進出に3位獲得。この快進撃を組田龍司代表はこう振り返る。

「第3戦の好結果を得たことで、自分たちのやってきたことが正しい方向へ進んでいるということを確認でき、自信をつけました。結果が出たことにより、チームとしてのまとまりもでてきたように感じます」

今年の体制が決まり、物事が動きはじめた当初は、これまで2年にわたりSFを戦い続けてきたB・Maxのスタッフと、今年からタッグを組んだモトパークのスタッフの間には、やや隔たりがあったという。しかし、3位表彰台という結果がお互いの距離を縮め、チームは一体となった。

「たしかに、当初はモトパーク側と日本側にはやり方の違いがありました。日本側が素直にモトパーク側のやり方を聞き入れられず、プライド同士がぶつかり合うという場面も見受けられました。しかし第3戦の結果で日本側はモトパーク側が正しいと認め、モトパーク側も日本側のピットワークなどでの協力なくしてあの結果は得られなかったということがよく分かったようです。お互いに距離が縮まったという印象があります。やっぱり、レースは結果なんですね」

では、SFデビュー3戦目で表彰台に上がったルーカス・アウアーについてはどう評価しているのだろうか。

「ルーカスについてはF3時代のマカオGPやDTMでの活躍も知っていましたので『ああ、これはいいな、期待できるな』と思っていました。ハリソン（ニューウェイ）についても天性の速さ、そしてアグレッシブさを持ったドライバーだと聞いていたので心配はしませんでしたね。ふたりともレースを重ねるたびにチームに馴染み、日本人スタッフとのコミュニケーションも上手になってみんなに好かれ、アイドル的にかわいがられているという印象です」

昨年までQ3に進出したこともなかったチームが、今年は表彰台を争える戦闘力を備えるまでに急成長した。その理由は、チーム体制やドライバーのパフォーマンスといった要素が噛み合ってきたからであることは間違いない。しかし、SFは甘くない。勢いづいて迎えた第4戦富士では、アウアー、ニューウェイとも予選Q1で敗退。この結果を受けて組田代表は言う。

「前回は表彰台で、今回はQ1敗退。ジェットコースターのような流れですが、SFは非常に次元の高いところで戦うレースですからこのような状況も予想していました。金曜の専有走行ではハリソンが2番手につけいい感触だと思っていたら、予選は雨でコンディションが変わり、全然ダメになってしまった。セッティングのスイートスポットが非常に狭く、常に当てるのは相当に難しいとモトパークの技術陣はあらためて驚いたようです」

もちろん、組田代表以下、B・Maxレーシング・ウィズ・モトパークは



#50
Rd.3 SUGO
3rd Place
ルーカス・アウアー

H.Minami

M.Hirata

H.Minami



ここで進撃を止める気はない。シーズン後半では優勝争いの常連になることを目指し、戦闘態勢を整え、強化を進めている。その鍵となるのが本山監督とシミュレーターである。

「季節によって暑さや湿度が変わる日本のコースコンディションでヨコハマタイヤがどう働くかについて、モトパークは知識を持っていません。そのため、知識と経験を豊富に持つ本山監督からアドバイスを受けて進むつもりです。彼らも本山監督の存在を非常に重要視し、いろいろと相談をしています」

さらに、B・Maxは自社ファクトリーに国内のプライベートチームとしては最大級のシミュレーターを導入。バーチャルなテストを重ねてマシンの熟成とドライバーの習熟を深めていく方針だ。

「うちのドライバーは、日本のドライバーたちを手強いと思っているようです。それをクルマでどれだけサポートできるか。モトパークの技術陣と日本のエンジニア陣が共闘し、知見を持ち寄って次元の高いところへいかないといけない。しかし、高いレベルで安定、という状況になるまでには正直なところまだまだ遠いです。常にQ3に入れるよう、できるだけ早く実力をつけたいと思っています」

組田代表はシーズン後半に向けて、そう意気込みを語った。



W.Tamura

第３戦SUGOではアウアーがチームとして初めての表彰台を獲得した一方で、ハリソン・ニューウェイは決勝レース中のトラブルによりリタイアを喫した。しかし、それまでは僚友のアウアーはもちろん、他チームのライバルにも引けを取らない速さを見せていた。アジアン・ル・マン・シリーズでタイトル獲得経験があるほか、今季もスーパー耐久シリーズに参戦するなど耐久レースの経験が豊富で、ロングランでの安定感は高く評価されている。第４戦富士の専有走行では２番手タイムを記録するなど調子を上げてきており、すべての要素が噛み合えばアウアーと同等以上の結果が望めそうだ。

2019年スーパーフォーミュラ B-Max Racingの直近2戦リザルト

ドライバー	第3戦	第4戦
#50　L.アウアー	予選:3番手／決勝:3位	予選:15番手／決勝:DNF
#51　H.ニューウェイ	予選:11番手／決勝:DNF	予選:16番手／決勝:16位

外国人勢がステップアップの第一歩を日本に求める理由

未来のために“ここ”を選ぶ

F3 PADDOCK CLUB

Vol.2

変化するF3の価値

Text：大串 信（Makoto Ogushi）
Photo：日本フォーミュラスリー協会（Japan Formula 3 Association）





その昔、日本でレースをする外国人選手は「助っ人」だった。日本のチームが日本国内レースで好成績をあげるため、レースの本場で戦う能力の高い外国人選手にそれなりのギャラを支払い、日本へ「来てもらっていた」のだ。

勝てる選手を日本国内で見い出し、育てて実際に勝てるようになるまで時間とお金を使うより、欧米の有望選手を、いわばお金で買って連れてきたほうが効率的だった。欧米選手も、確実な身の振り先がない場合などは小遣い稼ぎのアルバイト気分で極東の島国まで足を伸ばすのは決して悪い話ではなかった。

ところが近年、その状況が急激に変わり始めている。欧米の若手選手が自分の未来を切り拓くため、ヨーロッパではなく、積極的に日本を目指し、その一歩を踏み出す場として全日本F3選手権を選ぶ流れが生まれつつあるのだ。今年、全日本F3に参戦しているサッシャ・フェネストラズもそのひとりである。

日本に求めるステップアップの道

今年20歳になるフェネストラズはフランスの裕福な家庭に生まれ、7歳でレーシングカートを始め、16歳でフォーミュラカーレースにデビューすると、翌年にはルノー育成プログラムであるルノー・スポール・アカデミーの一員となった。まさにヨーロッパのモータースポーツにおけるステップアップの王道を行く有望なドライバーとして注目されてきた。

昨年は参戦2年目となるヨーロピアンF3に乗りマカオ・グランプリで3位入賞を果たした彼が、なぜ今年は日本へやってきたのだろうか。そのきっかけについてフェネストラズは意外なことを語る。





今季、全日本F3には４名の外国人ドライバーが賛成している。フェネストラズ以外では、シャルル・ミレッシ(左上)、エナム・アーメド(上)、アメヤ・ベイディアナサン(左)の３名だ。アーメドは第12戦を終えた時点でフェネストラズに続いてランキング４位と好調を見せており、強豪トムスに競り合う強さを見せている。

「ヨーロッパでレースを続けるには経済的に非常に厳しい状況になってしまったからです」

彼はヨーロッパでは金銭面においてある程度余裕をもつ家の息子だ。ヨーロピアンＦ３を続けるための資金を自前で準備するのはさほど難しい話ではなかったはずだ。

「ルノーとの契約がなくなってしまったことも一因です。Ｆ４にステップダウンすればヨーロッパでレースを続けることはできたと思います。でもＦ３は、続けようにもヨーロッパシリーズがなくなってしまったし、（新しい）ＦＩＡ・Ｆ３に参戦するのは非常に難しかった。ステップダウンするよりも、ぼくは常に上へ上へ進んでいたかった。それで全日本Ｆ３を選んだんです」

昨年来、ＦＩＡがフォーミュラカーレースのクラス分けを再編成した結果、従来のＦ３は消滅しＦＩＡ・Ｆ３として生まれ変わったが、名称は似ていても限られたチームによる閉鎖的なシリーズとなり、シートが限られた結果コストの高騰を招いてしまった。

こうした状況に嫌気がさしているヨーロッパ選手は少なくないという。フェネストラズもそのひとりだった。

「ただ単にお金を出しても意味がない。同じお金をかけるなら、ステップアップする道はヨーロッパではなく日本に求めたほうが良い」と判断し、ステップアップのための進路を大きく変更することになったのだ。

「もちろん難しい決断でした。でも、日本へ行くかレースをやめるかしかぼくには選択肢がなかったんです。キャリアをしっかり付けるために日本には良い環境があると考えました。日本のレースはレベルが高く組織もしっかりしていて、Ｆ３の先も望める可能性があるので決断しました。実際に来てみて、本当にここへ来て良かったと思うようになりました」

全日本F3のレベルはみんなが知っていること

そうは言っても、ヨーロッパに生まれレース活動をしていたフェネストラズはどうやって日本のレース界のことを知り、選択肢のひとつとして検討することができたのだろうか。

「モータースポーツ業界は狭い世界です。ロイック・デュバルやブノワ・トレルイエたちなど、日本に住んでレースをやっていた友人から全日本Ｆ３のレベルが高いこと、競争が激しいことを聞いていました。また、モトパークが日本へ行くということも知っていたので、彼らとも話をしました。モトパークも日本のレースは初めてだったけれど、彼らの実力は以前から知っているし、彼らなら日本でも強豪トムスと同等に戦えるだろうと思えたんです」

全日本Ｆ３選手権にＢ・Ｍａｘレーシングｗｉｔｈモトパークから参戦し、チャンピオン目指し破竹の進撃を続けている。フェネストラズが見ているというこの先――ステップアップの道はどんなものなのだろうか。

「先のことは分からないけれど、チャンスがあればヨーロッパへ帰りたいと思います。でもそれはたぶんＦ１に乗るときじゃないかと思うんです。それまでは日本でしっかりキャリアを積みたいと思っています。もしＦ１に乗れないなら、ずっと日本でやるのもかまわないと思っていますよ（笑）」

最後にたしかめてみた。いくら世界が狭くなったとはいえ日本はヨーロッパから遠く、そのキャリアはヨーロッパで評価されるものだろうか？

「心配していません。全日本Ｆ３のレベルが高いことはヨーロッパのみんなが知っていることです。もし評価してくれない人がいたとしたら、その人はプロではないということです」

時代は本当に変わったのだ。



フェネストラズが初参戦となる全日本F3で他を圧倒する速さを見せている。現時点で２位宮田莉朋との差を34ポイントに広げ、ランキングトップ。B-MAXレーシングとモトパークというチーム面での強さももちろんのこと、自身の適応能力の高さも好調の一因だろう。

Not an Endurance, Not a Sprint.

エントラントが語るSCRの"コア"な魅力

ドライバー本位のフォーマット

「賞金総額1億円」という夢のあるフレーズを掲げる今季のスーパーカーレースシリーズ
しかし、いち早く参戦を表明したチーム代表は、参戦する理由は他にあると話す
エントラントを惹きつける魅力、その核をなしているのは一体何なのか


K.Kobayashi

「ドライバーが心底、楽しめるレースの場を設けよう」

全日本タイトル獲得経験も持つ元レーシングドライバーの竹内浩典氏が、その想いで2014年に立ち上げたのが『スーパーカーレースシリーズ（SCR）』だ。この春、新たにタイトルスポンサーとして仮想通貨『フュージョンコイン』を迎え、「賞金総額1億円」という夢のあるキャッチフレーズを掲げて6シーズン目に突入する。

FIA GT3マシンといった本格的な競技車両から、富士チャンピオンレース仕様のトヨタ86まで、あらゆるマシンが参戦するSCR。このシリーズの最大の特長は、GT3やGT4などで取り入れられているBoP（バランス・オブ・パフォーマンス／性能調整）の一切を廃止している点だろう。

市販車ベースのカテゴリーでは、必然的にベース車両の車格差に起因するパフォーマンス差が生まれる。BoPを撤廃してしまえば、いかによくできた競技車両といっても、そのカテゴリーのなかでパフォーマンスの差が如実に現れ、とてもレースとしては成立しない。しかし、SCRでは各車両の性能、さらにドライバーの力量を考慮し、各マシンに最低ピットストップ時間を設定する"ピットストップハンディ"を採用。これにより各車両が本来持っているパフォーマンスを披露すると同時に、接戦を演出することが可能となっている。

そんなSCRに今季、いち早く参戦を表明しているのがバースレーシングプロジェクト（BRP）。同チームは国内外を問わず、多くのモータースポーツシリーズに参戦しているが、SCRでは初年度から継続して参戦しているという最古参チームのひとつだ。

BRPの奥村浩一代表によると、今季はどちらも3クラスに属するメルセデスAMG GT4とフォルクスワーゲン・ゴルフGTI TCRを投入するという。カテゴリー自体が違うこの2車種が、どのようなパフォーマンスを示し、どのような位置関係でフィニッシュするのか、観る側としては楽しみなポイントだ。奥村代表はしかし、継続して参戦する理由はフルパフォーマンスを発揮する点ではなく、SCRのレースフォーマットにあると話す。

「SCRは日本で他に類を見ないフォーマットを採用しています。2ドライバー制の40分の時間レース。これは耐久でも、スプリントでもありません。耐久ほどクルマもタイヤも消耗しませんし、スプリントより戦略的な幅も広く、非常にやりがいのあるものになっています。また、土曜日と日曜日にそれぞれ予選と決勝が開催される2レース制も、週末を通じてしっかり走りたいドライバーにとってはピッタリ。参加型カテゴリーとして完成されたフォーマットだと言えるでしょう」

日本のトップカテゴリーで活躍したドライバーが、参加するドライバーのために作り上げたSCR。開催概要は別表に詳しいが、第1、2戦のエントリー受付は8月15日まで受け付けている。どんなマシンとドライバーがどんなレースを見せるのか。"ドライバー本位のシリーズ"に注目したい。

Text：auto sport　Photo：小林勝彦（Katsuhiko Kobayashi）／SUPER CAR RACE SERIES／SRO

SRO

BRPは今季のSCRに、メルセデスAMG GT4とフォルクスワーゲン・ゴルフGTI TCRを投入することを明らかに。それぞれブランパンGTワールドチャレンジ・アジアと、今季発足したTCRジャパンシリーズで走らせているマシンだという。車格がまったく違う2台だが、どちらも3クラスで争うのがSCRの特徴だ。



SUPER CAR RACE SERIES

今季の開催概要は右表のとおり。ドライバーはふたりまで登録できるが、プロ単独、プロ同士の組み合わせは認められていない。あくまでジェントルマンのための参加型レースだ。昨年（上写真）同様、トップカテゴリーはGT3マシンになるが、それに準ずる速さを持つマシンにも門戸は開かれている。

2019 FUSION COIN SUPER CAR RACE SERIES 開催概要

レース格式	JAF公認 国内格式
開催場所	富士スピードウェイ
開催日程	Round 1&2 10月5～6日／世界耐久選手権 第2戦富士と併催 Round 3&4 12月14～15日／富士チャンピオンレース第7戦と併催
レースフォーマット	予選20分／レース40分（ピットストップ義務1回） ※車両ごとに最低ピットストップ時間を設定、レース毎に変動
ドライバー数	1～2人 ※プロ単独、プロふたりでの出場は不可
参加可能ドライバー	国内A級ライセンス以上の保持者
クラス区分	1クラス FIA GT3車両（年式不問／BoPなし）ほか 2クラス カップカー／メーカーワンメイク車両 ほか 3クラス GT4／TCR車両（年式不問／BoPなし）ほか 4クラス ミニクーパーワンメイク車両／86富士チャンピオンレース仕様 ほか
使用タイヤ	ピレリ／本数制限なし ※該当サイズがない場合に限り、SCR JAPANが認めた他銘柄を着用可能
賞金総額	1億円
賞典	各ラウンド／シリーズ結果のほか、ピットストップタイムによっても授与

エントリー受付期間
Round 1&2
～8月15日
Round 3&4
9月1日～10月15日

お問い合わせ先 SCR JAPAN http://www.scr-japan.com/ 静岡県駿東郡小山町大御神714 TEL 0550-78-6161

葛藤のポートフォリオ。

2019年もいよいよ後半戦に突入した86／BRZレース プロフェッショナルシリーズはトップ2が安定も今季未勝利 勝ちを意識した戦いへのシフトで残り3戦は激化必至

Text：はた☆なおゆき（Naoyuki Hata）
Photo：益田和久（Kazuhisa Masuda）



TOYOTA GAZOO Racing 86／BRZレースも今年で7シーズン目となり、いくつか変化が見られる。まず、クラブマンシリーズが二分化され、エキスパートクラスとオープンクラスに。8戦中5戦で2ヒート制を採用。すべてのクラスにおいて、全戦有効のポイントシステムに改められた。

このうち、クラブマンシリーズの二分化については、オープンクラスが設立されたことで、レース経験の浅いドライバーがよりトライしやすくなったと言えそうだ。2ヒート制採用やポイント全戦有効化については、負担は確実に増すことになるので、まずはプロフェッショナルシリーズで様子を見てから、という方法もあったのではないかという声も少なからずある。

プロフェッショナルシリーズは例年どおり大激戦。2ヒート制の場合、第2ヒートのトップを優勝と定義するなら、5戦を終えた時点で、まだ誰も2勝をあげていない。第4戦終了時点でのランキングトップは2017年チャンピオンの近藤翼だったが、ランキング2位堤優威との差は0・5ポイント。第5戦を終えると堤が逆転し、またも0・5ポイント差に。まさにシーソーゲームを繰り広げている。

ただ、実は今季このふたりに優勝がまだない。堤も近藤も「コンスタントにポイントが獲れているのが大きいし、このメンバーのなかで上位に着けていることが素直にうれしい」と、ほぼ共通のコメントを発しているが、正直な胸の内も明らかにした。「チャンピオン獲得は僕のなかでは意識していなくて、目の前の1戦を大事にしていきたい。だから勝ちたい」と堤が言えば、近藤も「とにかく1勝したい。ほかの人に優勝されるのが一番悔しいので、チャンピオンよりも優勝を！」と話す。今季のここまでの5人のウイナーにしてみれば贅沢な悩みとも言えそうだが、その5人からは逆に「なかなかポイント差が詰まらない」と見えているかもしれない。

第1戦鈴鹿を制した松本武士と、第5戦富士を制した水谷大介は初優勝。スーパー耐久で優勝経験があり、今年はTCRジャパンにも出場する松本、今季からクラブマンシリーズで戦う水谷とも、TRAのプロ認定ドライバーではない。水谷に至っては場内実況アナウンサーから「快挙！」とまで言われたが、実はふたりともFJ1600／S・FJ出身で、参戦初年度からチ







（右から時計回りに）第４戦APをPP＆第１＆２ヒート制覇。蒲生は31ptsの荒稼ぎ。阪口も第３戦SUGOをPP＆第１＆２ヒート制覇＆FLで32pts獲得。17年王者の近藤は２位１回、３位２回と安定感抜群。ただ、17、18年と優勝がなく、完全に勝ちにフォーカス。（as）

ャンピオンを獲得した実力者。このプロシリーズでもようやく上位戦線に名乗りをあげてきた。
　第2戦富士は服部尚貴が、第3戦SUGOは阪口良平が、それぞれ2年ぶり、3年ぶりの優勝。第4戦オートポリスは蒲生尚弥がポールポジションから第1ヒート、第2ヒートを制すパーフェクトウインで、実に6年ぶりの優勝となった。
　一方、タイトル争いの常連、谷口信輝と佐々木雅弘は未勝利。国内主要レースとのバッティングは考慮されているものの、海外レースとなるとそうもいかず、それゆえの欠場が少なからず影響を及ぼしているようだ。残り3戦で加算可能なポイントは最大で88。トップの堤も62・5ポイントに留まっているため、数字のうえではまだ全ドライバーにシリーズチャンピオン獲得の権利は残されている。堤と近藤が有利なのは間違いが、簡単には決着がつかなさそうだ。

2019 86/BRZレース ポイントランキング（TOP 6／第5戦終了時）

プロフェッショナルシリーズ

Pos.	No.	ドライバー	R1 鈴鹿	R2 富士	R3 SUGO	R4 AP	R5 富士	合計
1	7	堤　優威	12	19 ◎1	3.5	16	12	62.5
2	98	近藤　翼	16 ☆	0	18 ◎2	17 ◇	11 ◎	62
3	90	阪口 良平	3	12	32 ☆◎1	0.5	4	51.5
4	25	水谷 大介	4	11 ☆◎2	4	8	21 ☆	48
5	1	谷口 信輝	9 ◎	10.5	22.5	4	—	46
6	121	蒲生 尚弥	—	5	—	31 ☆	1	37

クラブマンシリーズ エキスパートクラス

Pos.	No.	ドライバー	R1 鈴鹿	R2 富士	R3 SUGO	R4 AP	R5 富士	合計
1	84	橋本 洋平	—	30	17	31 ☆	20	98
2	305	水野　大	21 ☆	20	22.5	0	13 ◎	76.5
3	38	神谷 裕幸	16 ◎	19 ◎	2	20	10	67
4	56	鶴賀 義幸	12	7	6 ◎1	14	8	47
5	760	岩本 佳之	10	14	10	7.5 ◎	4	45.5
6	130	松井 宏太	—	3 ◎2	32 ☆◎2	—	6	41

クラブマンシリーズ オープンクラス

Pos.	No.	ドライバー	R1 鈴鹿	R2 富士	R3 SUGO	R4 AP	R5 富士	合計
1	758	安藤 正明	2 ◎	31 ◎1	33 ☆◇	7 ◎2	10	83
2	759	湯川祐太朗	20	19 ◎2	2	19	3	63
3	40	志賀 俊方	15	11.5 ☆	19.5	—	16 ◎	62
4	12	今井 清則	2	1.5	0	21 ◎1	21 ☆	45.5
5	559	岡田　整	13 ☆	20	8	—	0	41
6	57	佐藤 純一	—	14	21	—	6	41

☆＝ポールポジション　◎＝ファステストラップ（2ヒート制の場合 ◎1＝第1ヒート、◎2＝第2ヒート、◇＝両ヒート）
—＝不参加







（左から時計回りに）水谷（中央）はトヨタディーラー「トヨタモビリティ東京」の社員ドライバー。有名チューニングショップのチューナー今井も第5戦富士で86/BRZレース初優勝。橋本は日本カー・オブ・ザ・イヤー選考委員も務めるモータージャーナリスト。（as）

クラブマンは橋本と安藤が一歩リードか

　クラブマンシリーズのエキスパートクラスでは橋本洋平が優勢。第1戦に出られなかったことで、かえって肩の力が抜けたのか、第2戦で優勝を飾り、その後も2勝を加えている。その橋本を追いかけるのは、第1戦ウイナーの水野大、17年チャンピオンの神谷裕幸。しかし、水野は第4戦のリタイアで勢いが若干削がれた感もあり、神谷も一時期の鋭い走りが鳴りを潜めている。むしろ勢いはここまで2戦でPPを奪っている松沢隆弘にあり、あと一歩のところで優勝は逃しているものの、終盤戦の台風の目になる可能性も充分にあるだろう。
　新設されたオープンクラスは、過去にランキング10位以内に入ったことのあるドライバーが非対象。第2&3戦と連勝の安藤正明が一歩リードしているが、状況としては湯川祐太朗、志賀俊方による三つ巴の戦いといった感が強い。ただ、オープンクラスのドライバーはレース経験という点ではこれからゆえ、安定感はいまひとつ。逆にそこが抜け出すカギとなるかもしれない。また、ほかのドライバーも含めて何かのきっかけで一気に開眼というケースもあるため、戦いは予断を許さない。こちらも決着は終盤までもつれそうだ。

Netz Toyota Hyogo

蒲生がAP完全制覇でシリーズ初優勝!

Text：岡村神弥（Shinya Okamura）／auto sport
Photo：益田和久（Kazuhisa Masuda）／ネッツトヨタ兵庫

86／BRZレース参戦4年目、ネッツトヨタ兵庫がついに初優勝を手にした。

6月15～16日に行なわれた第4戦オートポリス。その週末、天気予報では雨が混じるとの見込みで、実際オートポリス入りしたチームを待ち受けていたのは雨での走行だった。121号車蒲生尚弥は、このレースの初年度である13年から出場。今季はニュルブルクリンク24時間レースにトヨタGAZOOレーシングの一員として参戦するため、86／BRZレースの第1戦と第3戦を欠場しなければならなかった。つまり、第4戦は今季2戦目。第2戦富士でも第1ヒート7位、第2ヒート8位に入賞しており、調子は悪くない。

そのウエットのAPではセットを繰り返しチェック。タイヤの内圧を細かく調整し、多くのデータを積み上げながらベストなセットを探っていた。その成果が、ウエットの予選でポールポジションという形で結実。予選2番手の34号車佐々木雅弘選手に対して0秒481差というタイムにもその成果は現れていた。APの予選結果は、エントリー24台中上位12番手までをブリヂストンユーザーが独占。BSがライバルに対してウエット性能で圧倒してい

K.Masuda


Netz Toyota Hyogo

圧巻のポール・トゥ・ウイン

オートポリスでは、16年86/BRZレース・プロシリーズのチャンピオン佐々木選手とのバトルに競り勝っての2ヒート制覇。ファステストラップこそ逃したが、大量の31ポイントを獲得。(as)


Netz Toyota Hyogo



K.Masuda

813号車の坂裕之は、今季はまだ調子が上がってきていない。「蒲生選手とはタイヤが違うので難しい部分はあるんですが、セッティングや走り方などの部分で勉強させてもらっています。シミュレーターでの練習に付き合ってもらったりもしています。ただ、それがなかなか結果につながらなくて……。もっと勉強して、中団あたりでレースを戦えるようにしたいですね」と後半の巻き返しを誓っている。

#813 ネッツ兵庫DLテックプロ86
Hiroyuki Saka

#121 tomicaネッツ兵庫86BS
Naoya Gamou

蒲生は17年から、坂は16年から、ネッツトヨタ兵庫レーシングチームに所属。チームとして参戦4年目でのシリーズ初優勝から、さらなる上積みとタイトルを狙っていく。(as)



K.Masuda



ネッツトヨタ兵庫株式会社：**http://www.netzhyogo.jp/**

たのだが、そのBSの開発ドライバーである佐々木雅弘選手にこの差をつけてのPP獲得という意味は大きい。

そして、2ヒート制で行なわれた決勝はいずれも佐々木選手とのマッチレースとなった。第1ヒートは雨が上がってのくもり空だったが、路面はウエット。難コンディションでもあったが、蒲生は巧みなマシンコントロールで佐々木選手との間にきっちりとマージンを築き、そのままトップチェッカー。まずはネッツ兵庫の86／BRZレース初優勝を決める。第1ヒートの順位がスターティンググリッドとなる第2ヒート、「スタートで前に出るしかない」と狙っていた佐々木選手は蒲生に激しくチャージしたものの、蒲生は凌ぎ切って優勝。結局、この週末、一度もトップを渡すことはなかった。

「細かなセットアップをじっくりやったことが効きましたね」という蒲生は、13年以来6年ぶりの優勝。「何も変わってないですよ（笑）」と本人は照れも混じりながら話していたが、昨年スーパーGT GT300クラスシリーズチャンピオンを獲得したことが好影響を与えているに違いない。今季はコメントや雰囲気にも落ち着きや自信が見られるようになっている。

「2レース休んだのでランキングは厳しいですけど、後半戦もしっかり戦って、いい結果を残したいですね」。これまでのシリーズ最上位は13年の2位。今季は大会ごとに勝者が入れ替わり、混戦となっている。APで見せたような爆発力もあるだけに、蒲生にもチャンスが残されていると言えるだろう。



第５戦富士では、PPの25号車水谷大介を100Rからヘアピンにかけて攻略。だが、６周目に抜き返されるとペースが苦しくなり、88号車井口卓人にも先行を許す。何とか食らいついていたが、再逆転はならなかった。だが、見せ場は充分に作った。

#7 ADVICS カバナ BS 86
Yuui Tsutsumi

T by Two CABANA Racing

堤優威、スパートモードに。

Text：高橋カズキヨ（Kazukiyo Takahashi ／本誌）
Photo：益田和久（Kazuhisa Masuda）



「今シーズンはポイントを取りこぼさずに安定して戦えていますね。そこは去年から成長した部分です。富士でも苦しい展開のなかで期待どおりの仕事をしてくれた。頼もしいです。あとは一発の速さと１勝。残り３ラウンドでいいものを見せてくれると思います」（チーム代表兼監督で、株式会社東名 代表取締役社長の安藤宏さん）

若獅子が眠りから覚めた。堤優威が今季は開幕から好調をキープ。第５戦富士終了時点で、プロフェッショナルシリーズのランキングトップに立っている。堤は昨季プロシリーズにデビューし、第２戦SUGOで圧巻のポール・トゥ・ウインを決めて一躍有力ドライバーに。だが、第３戦以降はキレキレの走りが鳴りを潜め、ランキング12位に終わっていた。「やはり壁は高いか……」という声が聞かれたのも事実だが、今季は本来の調子を取り戻し、開幕から２戦連続で３位表彰台を獲得。その後も安定して上位で戦うなど、見違える走りを見せている。

「昨年も決勝レースでのペースは悪く



なかったので、今年は予選によりフォーカスしています。今年からブリヂストンさんの契約ドライバーにしていただいたこともあり、テストの機会が増えたことや、それによって予選シミュレーションとセッティングの精度を上げることができているので、本番でもより強い自信を持って戦えているということが大きいと思います」（堤）

今季に向けてはチーム全体でブレーキパッドの開発にも重点を置き、メインスポンサーでもあるADVICSとともに取り組んできた〝勝てるパッド〟作りの成果も大きい。「ADVICSのパッドは初期から最後まで制動力が高く、少ない踏力でも効いてくれる。コントロールのしやすさもあります」と堤。ADVICS側も「私どもはOEM向けのブレーキの開発を専門に取り組んできましたが、このレースは市販部品しか使えないという環境のなか極限までブレーキを使うということで、新たな課題も見つかりました。『世界一のブレーキ屋集団』という私どものビジョンを実現するという意味でも、技術を磨きながら開発に取り組んでいます」（株式会社アドヴィックス フリクションマテリアル開発部 小池勇太さん）と体制を整えている。

そうして迎えた第5戦富士。堤は2番手スタートから一度トップに立つも、中盤からペースが若干ダウン。それでも何とかディフェンスしていたが、抑え切るまでの勢いはなく、トップと1秒差の3位となった。これでランキングは2位から首位に。だが、開口一番、「くっそー！」と悔しさをぶちまけた。

「トップに出た後、逃げ切れると思っていましたが、ストレートで伸びなくなってしまった。勝てていたらポイント差ももっと開いていたはずなので、本当に悔しい。ただ、改善点も見えているので、修正して次に臨みます」

シリーズチャンピオンの期待が高まるが、本人は勝ちを強く意識。「上位フィニッシュはもちろんですが、1回優勝してチャンピオンを決めたい。最終戦岡山は得意のコース。いい形で今季を締め括りたい」と必勝を期している。

株式会社東名：**www.tomei-g.co.jp**



藤宮あかりさん　和田 瞳さん　吉原 詩織さん



2019 CABALeonColors

メーカーの技術とノウハウを結集したRQ用コスチューム

昨年から株式会社東名が「T by Two」ブランドでのレースクイーン（RQ）やコンパニオン向けコスチュームのオーダーメイドセールスをスタート、何社ものコスチュームを手がけている。株式会社東名はインナーファッション資材の総合商社で、グループ内で長きに渡り、高品質・高機能な女性用インナーを企画・製造・販売し、その技術やノウハウを「CABANA」ブランド（株式会社トップセレクション）のシートカバーなどにも応用してきた。その東名グループのネットワークと技術をフルに活かしてリリースされたのがT by Twoのコスチューム。「着け心地、フィット感」「品のある透明感」「主張しすぎずにロゴを際立たせる素材(感)」などの要素をハイレベルで実現している。

Photo: T.Ogasawara

ここから、どうつなげるか。

第３戦以降、高温下ではLC500ワンメイク状態となったGT500クラス。しかし、だからこそ、その優勝争いは熾烈さを増している。得点を獲れる時に獲らないと、いつライバルメーカーの逆襲を食らうかわからない。それに、チームにとって、ドライバーにとって１勝には代え難い意味がある……。その優勝への最短距離、ポールポジションは確保した。さあ、ここからどうやって、トップチェッカーにつなげるか、山あり谷ありのドラマがここから始まる。

SUPER GT 公式DVD Vol.4
Round 4 THAILAND

好評発売中!

価格: 本体2100円 ＋税



全開で飛び込む“130R”スピードが圧巻! 特典車載映像は予選Q2 のWAKO'S 4CR LC500 山下健太のアタックをコースインから収録。●実況はオフィシャルアナウンサー・ピエール北川。●決勝はSC周を除き全ラップ収録。●全収録時間116分。

好評発売中



Round 1
岡山



Round 2
富士



Round 3
鈴鹿

全8巻セット(年間予約)も好評発売中。
今ならトールケース収納ボックスプレゼント(数量限定)

８戦分トールケースが収まる特製ボックス。素材は厚手のチップボール紙＋PP加工。





パソコン・スマホから

スーパーGT　DVD　定期　検索

・定期購読(年間予約)のご契約はFujisan.co.jpとなります。
・お申込みはFujisan.co.jpの利用規約に準じます。

クルマとレースを感じるコラム

ピット・イン

いしいしんじ

第59回

服＝細胞膜。

作家。1966年大阪生まれ、現在は京都在住。クルマやレースの話は『いしいしんじのごはん日記』でも読めます。『ある一日』（織田作之助賞）ほか著作多数。最新刊『きんじよ』の表紙には当連載に登場した絵のシールも貼られていますよ。

小三のひとひが、ふだん着たおしているTシャツは、WECを戦うトヨタ・ガズー・レーシングチームと、それに、トロロッソ・ホンダのレプリカだ。中学校は、京都で唯一、公立で制服がない近衛中にあがるのを楽しみにしているというのに、スポーツにまつわるユニフォームは昔から大好きである。

鈴鹿のスタンドに行けば、全身真っ赤っけの跳ね馬ファミリーがそこらじゅうで笑いあっているし、甲子園球場の周囲には、場内から縦縞柄の22番（藤川）、5番（近本）、7番（糸井）があふれだしている。

ユニフォーム、スーツ、制服。おおもとは軍隊に由来している。武道、水泳、乗馬に体操。警官、駅員、医師、書店員。コスプレ、SM、イメクラのたぐい。

僕も含め、世のひとはけっこう、制服にかこまれ、制服を愛好して暮らしているように見える。「気合い」「スイッチが入る」「臨戦態勢」。たしかにあるだろう。「大きな団体に帰属することへの安心感」。なるほど、それも考えられる。

昔なにかで読んだが、古代から世界じゅうに見られる部族の紋章や勲章は、一種の「おまじない」「護符」だそうだ。目に見えない巨大な存在（＝神やご先祖）の力が、それを身につけているものだけに「お裾分け」してもらえる。赤い跳ね馬の描かれたレーシングスーツのほうが、茶色いロバの描かれたスーツより速く走れそう。スリーポインテッド・スターのかわり、南方熊楠の描いた宇宙図を掲げたら、メルセデスW10はきっとサーキットを越え、違う時空へ飛び去ってしまう。

服とはなんだろう。僕は、人体が外界と接する、いちばんぎりぎりの「細胞膜」だと思っている。

服につつまれた人間は、それぞれが一個ずつの、単細胞にすぎない。この世にたったひとりで生まれついた僕たちは、膜の奥底から叫ぶ。「なにかになりたい」と。肺に、臓腑に、腕に。もっといえば、一体の、目にみえる生きものになりたい、と。

エンブレムの描かれた「細胞膜」を通し
人間は、外界の視線や期待、エネルギーを取りこむ。

服は、個を他の個と分かちながら、他の個とくっつけ合わせる役目も担う。声にならない叫びをあげ、細胞たちは接し合う同士、機能を補いあいながら互いにつながっていく。

エンブレムの描かれた「細胞膜」を通し、人間は、外界の視線や期待、エネルギーを取りこむ。そして「ルマン24時間」や「東京オリンピック」といった巨大な有機体、壮麗な生きものの一部となる。

この原稿を書いている時点で、今年のツール・ド・フランスが佳境を迎えている。車と馬好きのひとひさえ「山岳の水玉ジャージ、ええやんなあ、ほしいなあ」とねだりだす始末だ。ひさしぶりに登場した新星、フランス人のジュリアン・アラフィリップを親子で応援している。2018年は山岳賞。今年は最終週まで、チャンピオン・ジャージの真っ黄色い「マイヨ・ジョーヌ」を、超イケメンの上にまとっている。

アルプスの登りでライバルたちに遅れ、けれども優男はあきらめなかった。歯を食いしばり、まるでスキーのスーパー滑降のように山道をかっとんでいく。マイヨ・ジョーヌそのものがバイクにまたがり、黄色い光となって突っ走る。このジャージを着たものにしかできない走りがあると、ツール・ド・フランスという生きものが教えてくれている。

けして強力とはいえないザウバー・アルファロメオのマシンを、淡々と、いつも上位まで運びあげる。キミ・ライコネンの今年の走りは、源流の清水のように爽快だ。どんなレーシングスーツで身を包んでも、いまのキミは、風のよく通る、真っ白いTシャツを着て微笑んでいるようにみえる。







絵：いしいひとひ

NEXT

次号オートスポーツは 8月23日(金)発売です

9月6日号 No.1513 定価580円
※企画内容は変更になる場合がございます。

特集
データで読み解くスーパーGT
～第5戦富士のGT500とGT300を徹底分析～

―スーパーフォーミュラもてぎ ― マックス・フェルスタッペンの特異性 ― ほか

オートスポーツ読者のみなさんへ

PRESENT FOR READERS



1 MOTUL MUGEN NSX-GT GT500 2017 Rd.6 Suzuka #16　1名様
月一ベースで新製品が登場するEBBROの1/43スケールモデルからMOTUL MUGEN NSX-GT GT500 2017 Rd.6 Suzuka #16を1名様に。その他のラインアップはエブロのHPまで。
提供：エムエムビー
URL：www.ebbro.co.jp

2 直筆サイン入りオートスポーツNo.1510　3名様
スーパーGT第4戦タイで、今シーズン初、チームとしては6年ぶりの勝利を飾ったレクサス チーム ルマン ワコーズ。オートスポーツNo.1510の表紙を飾った記念すべき号に、大嶋和也、山下健太のドライバー2名と、脇阪寿一監督の直筆サインを入れて、3名様にプレゼント。

3 ニュルブルクリンクステッカー　2名様
6月にドイツ、ニュルブルクリンクで行なわれた「第47回ADACトタル24時間レース」(通称：ニュル24時間)。今年は全22クラス160台が参戦した。そのなかで日本勢は7台が参戦。SP3Tクラスに出場したスバルWRX STIは過酷な24時間をノートラブルで走りきり、160台中総合19位、クラス優勝もはたして昨年に引き続き2連勝を飾った。

4 レーシングポイントノート　1名様
ホッケンハイムリンクで行なわれた第11戦ドイツGP。年間21レースのちょうど折り返し地点となるこのグランプリでレーシングポイントは大幅なアップデートを投入。結果はセルジオ・ペレスがリタイアとなったものの、ランス・ストロールが4位と好結果も見られ、ここからの巻き返しに期待がかかる。(サイズ：215㎜×133㎜)







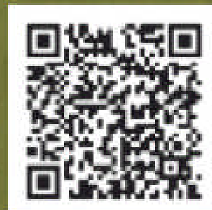
応募方法　ハガキに、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記し、①希望するプレゼントの番号、②今号でおもしろかった記事とその理由、③今号でおもしろくなかった記事とその理由、④好きなカテゴリー、⑤好きなドライバー、⑥オートスポーツへの要望をお書きのうえ、下記までお送りください。

締め切り　**2019年8月23日**(当日消印有効)

あて先　〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア7F
(株)三栄 オートスポーツ編集部「1512号プレゼント」係

携帯からも応募できます
※携帯からの応募締め切りは2019年8月22日(木)です!

携帯からの応募は、下記アドレスにアクセスしてください。ケータイ・コード対応機種をお持ちの方は右図からアクセスできます。サイトにアクセスした後は、サイト内の指示に従ってください。応募はひとり1回となります。住所等は正確に入力してください。正確に入力していただかないと商品の発送ができない場合があります。
※応募ハガキ、応募メールによってお預かりした各種データはメッセージの誌面への掲載、プレゼント発送、弊社刊行物のご案内の発送以外の目的に使用しません。



https://san-eishobo.jp/form/pub/3/as1512

AS SIGN BOARD
INFORMATION | 気になる情報を速攻チェック



ホンダコレクションホール初のラリー特集『RALLY WORLD-日本の挑戦車たち-』

ツインリンクもてぎ内に存在し、これまでさまざまな企画展を開催してきたホンダコレクションホール。9月からは『RALLY WORLD～日本の挑戦車たち～Part1 黎明期編』が始まる。
同館初となるラリーマシンの企画展は、"黎明期編"と名のつくとおり、日本車がラリーの世界で活躍しはじめた1970～80年代のマシンが一堂に会す。これまでの企画展と同様、メーカーの垣根を越えたラインアップとなっており、ホンダ・バラードスポーツ CR-Xのラリー仕様車から、トヨタ・セリカ・ツインターボやマツダRX-7のグループBマシンなど、計9車種が3階中央エリアに集合する。
開催期間は、スーパーGT最終戦などビッグレースも予定されている9月12日(木)～12月9日(月)。もてぎを訪れる際に必要となる入場料、駐車料はかかるが、この企画展の観覧料は無料となっており、追加料金は発生しない。そのため、レース観戦や、家族連れでレジャーでもてぎを訪れた際にはお得に楽しめる。
書籍や映像などで知ってはいるが実車は見たことがない人、昔からラリーに憧れていたが実際に肌で感じる機会を逃していた人にとって、この企画展は昔から憧れていた「挑戦車」を見ることができる絶好の機会となる。是非、この機会をお見逃しなく。

■RALLY WORLD -日本の挑戦車たち -Part1黎明期編
●期間：9月12日(木)～12月9日(月)
●場所：ホンダコレクションホール3階中央エリア3階北棟
●料金：無料(別途入場・駐車料金がかかります)
●URL：http://www.twinring.jp/collection-hall/event/


MOBILITY LAND

毎オフ恒例TGRフェスティバル 今年は12月15日に開催決定!

国内外で活躍するトヨタ系ドライバー／マシンが集結し、ファンへの感謝の気持ちを伝える年末恒例のイベント『TOYOTA GAZOO Racing FESTIVAL』。2019年シーズンもこれから後半戦というタイミングだが、早くも今年の日程が12月15日(日)に決定した。
昨年はトヨタとしては初めてル・マン24時間を制したTS050ハイブリッドや、WRCでマニュファクチャラーズタイトルを獲得したヤリスWRCのほか、スーパーGTやスーパーフォーミュラを実際に戦ったマシンが登場した同イベント。各車両やドライバーたちのデモ走行や、国内レースではすでにおなじみのサーキットサファリが行なわれた。その他、今年で20年目を迎えたヴィッツレースの日本統一戦と言える『TGR Netz Cup Vitz Race 2018 Grand Final』など、さまざまなイベントが開催され、会場となった富士スピードウェイに集まったファンを大いに沸かせた。
今年のイベントの詳細はまだ発表されていないが、昨年同様に世界選手権で戦った車両や、それを駆ったドライバーも姿を見せるに違いない。
なかなか目にする機会のないマシンを間近で見られるうえに、デモランなどでその迫力を肌で感じる数少ない機会ともなる。トヨタ・レクサスファンのみならず、モータースポーツファンなら満足できるであろうこの催しに、足を運んでみてはいかがだろうか。

■TOYOTA GAZOO Racing FESTIVAL 2019
●開催日時：12月15日(日)
●開催場所：富士スピードウェイ
●URL：https://toyotagazooracing.com/jp/tgrf/2019/


TOYOTA


SAN-EI
CORPORATION

No. 1512

auto sport

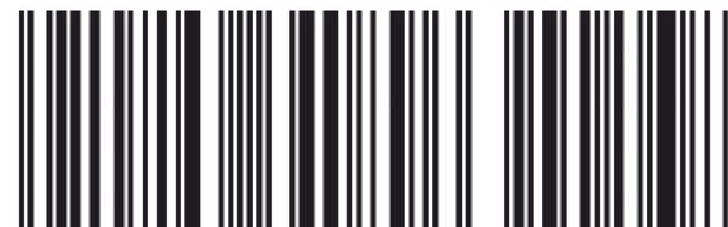
オートスポーツ 2019 8/23号

auto sport 2019年8月23日号（隔週金曜日発売） 2019年8月2日発売 第56巻第16号 通巻1512号
発行人：星野 邦久 編集人：田中 康二
発行元：株式会社三栄 〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部：TEL 03-6897-4611

定価580円

本体537円

雑誌 29664-8/23



4910296640896
00537

SAN-EI CORPORATION
PRINTED IN JAPAN 大日本印刷